

HOCHWASSERSCHUTZ FÜR HAMBURG

ERTÜCHTIGUNG CRANZER UND NEUENFELDER HAUPTDEICH

Dokumentation zur Informationsveranstaltung zum Teilbereich Neuenfelde

18. März 2026 | 17.30 – 19.30 Uhr | Bundts Hotel & Gartenrestaurant

Über die Informationsveranstaltung

Im Rahmen des Deicherhöhungsprogramms der Freien und Hansestadt Hamburg werden der Cranzer und der Neuenfelder Hauptdeich auf neue Sollhöhen von 9,00 m bis 9,40 m über Normalhöhennull ertüchtigt. Die Projektleitung liegt seit 2024 bei der Hamburg Port Authority (HPA), die die bisherigen Planungen umfassend überarbeitet hat.

Um die komplexe Baumaßnahme möglichst effizient umzusetzen, erfolgt die Ertüchtigung der Deiche getrennt für Neuenfelde und Cranz. Die Arbeiten beginnen am Neuenfelder Hauptdeich. Im Rahmen dieser Informationsveranstaltung hat die HPA die aktualisierte Planung für Neuenfelde vorgestellt.

Nach einer einführenden Präsentation hatten die etwa 90 Teilnehmenden die Möglichkeit, ihre Fragen und Hinweise im Themenmarkt mit den zehn Expertinnen und Experten der HPA und des Planungsbüros zu diskutieren. Die Dokumentation hat folgende Bestandteile:

01

Präsentation des Projektleiters Jörn Gutbrod zum aktuellen Stand des Projekts

02

Übersicht über den Themenmarkt und die zentralen Diskussionspunkte

03

Impressionen der Veranstaltung

Aktualisierte Projektwebseite



Die Projektwebseite wurde zur Informationsveranstaltung neu aufgestellt. Sie ist unter dem folgenden Link erreichbar und wird regelmäßig vom Projektteam aktualisiert:

www.hochwasserschutz-cnh.de

Präsentation des Projektleiters Jörn Gutbrod zum aktuellen Stand des Projekts

01



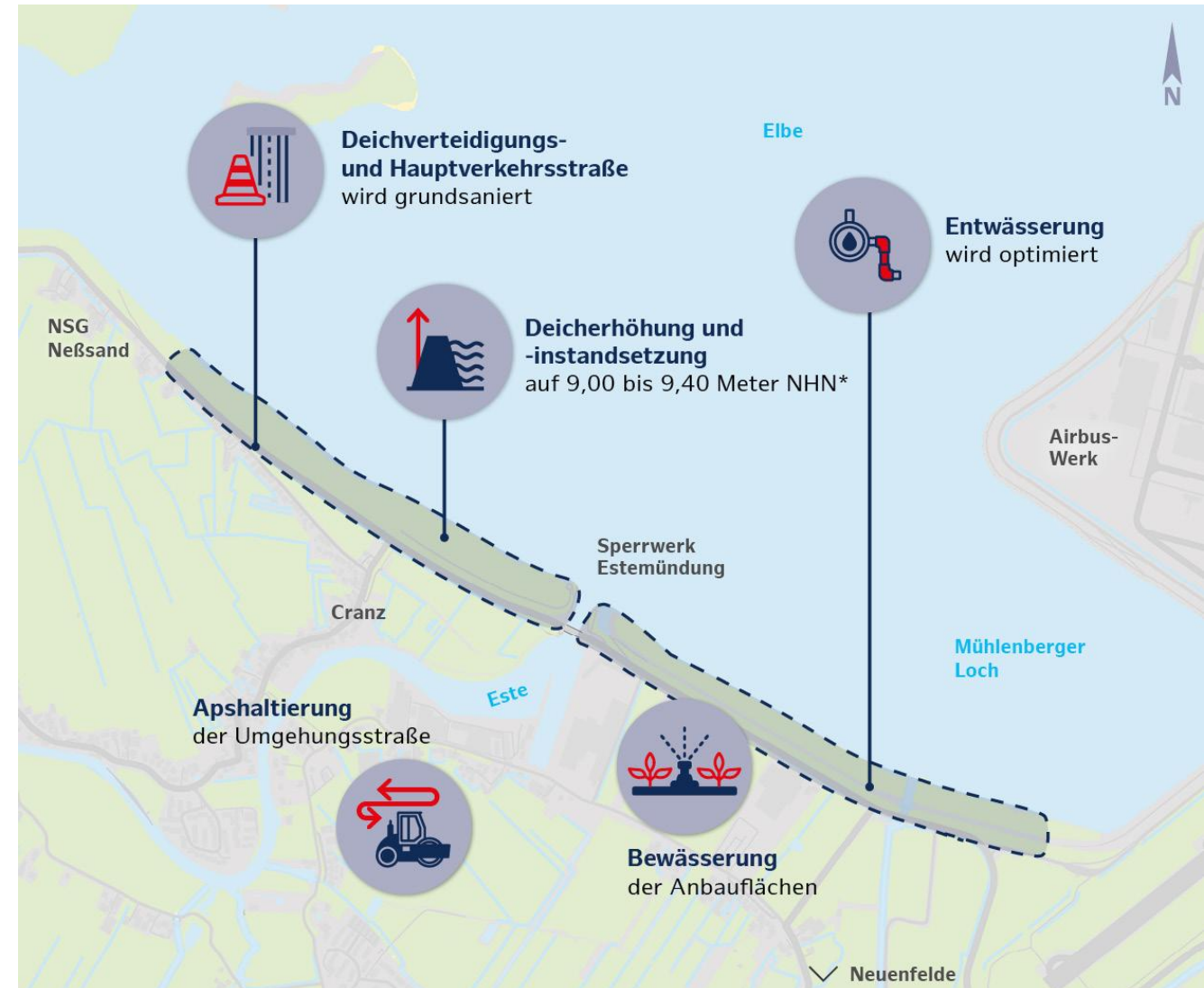
Aktueller Stand des Projekts



Jörn Gutbrod, Projektleiter der HPA,
bei der Einführungspräsentation

Das Projektgebiet

- Projektgebiet: Von der Landesgrenze zu Niedersachsen in Cranz bis zur Zufahrt Airbus-Südtor in Neuenfelde
- Im Norden: Mühlenberger Loch/Neßsand (FFH- und Naturschutzgebiet)
- Im Süden: Landwirtschaft, Gewerbe, Wohnbebauung
- Deichverteidigungsstraße ist Hauptverkehrsstraße und Airbus-Zubringer



Woher wir kommen

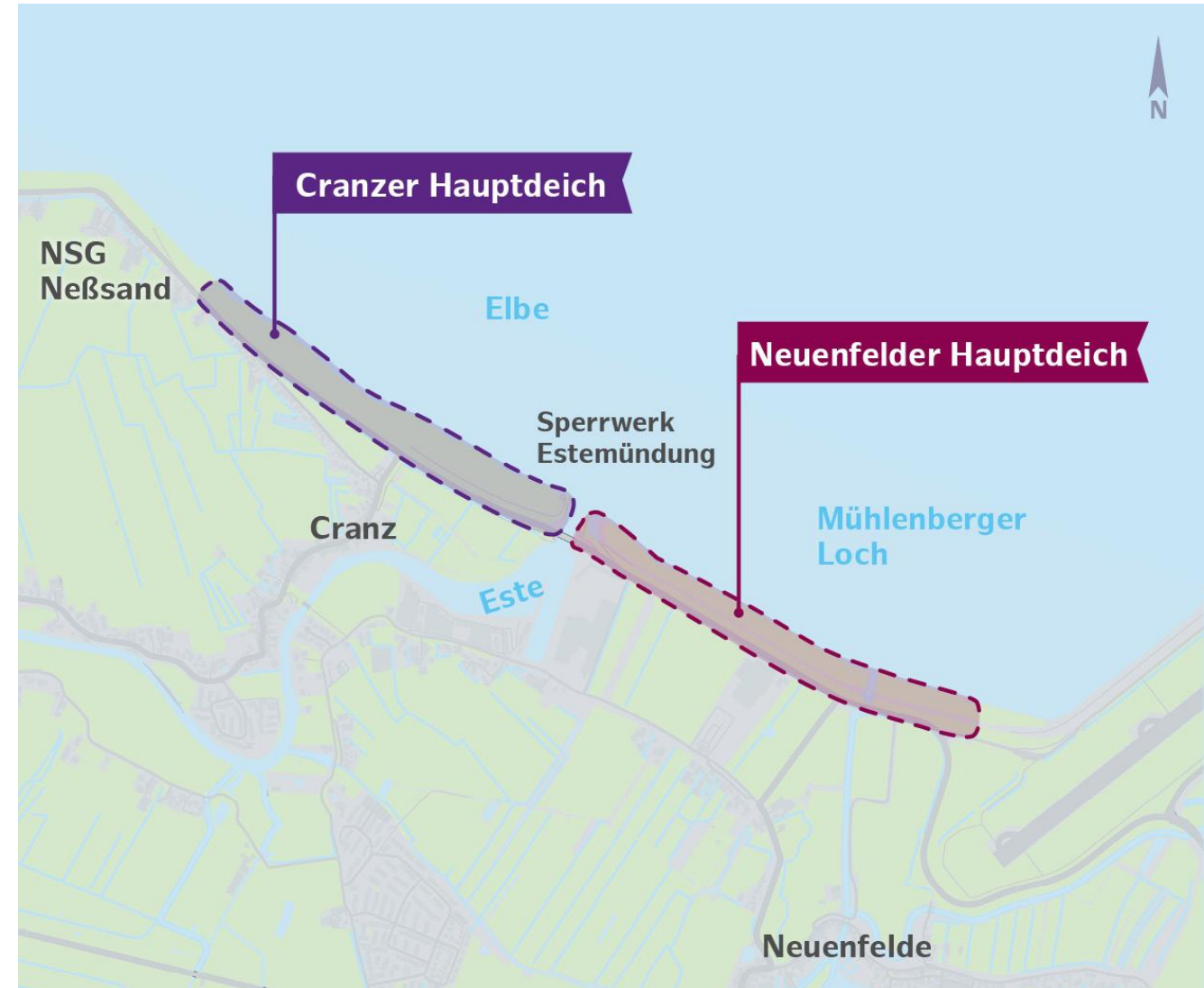
- Bis Ende 2023: ReGe Hamburg verantwortlich
 - Anfang 2024: HPA übernimmt Projektleitung, neues Team, Sichtung und Einarbeitung von Stellungnahmen und Einwendungen
 - Mitte 2024: Beschluss zur Erarbeitung eines Neuantrags mit grundlegender Überarbeitung wichtiger Detailfragen
 - Anfang 2025: Entscheidung zur Aufteilung in zwei separate Planungs- und Genehmigungsverfahren (Neuenfelde & Cranz)
 - Verlauf 2025: Überarbeitungen mit Priorität Neuenfelde
- Optimierungen unter wirtschaftlichen, nachhaltigen und logistischen Aspekten!

Zwei Verfahren, ein Ziel

- **Schneller:** Genehmigungsverfahren laufen parallel
- **Effizienter:** Komplexe Anforderungen gezielter bearbeitbar
- **Sicherer:** Baustellenlogistik optimiert
- **Entzerrt:** Weniger Verkehrsbeeinträchtigungen
- Heute Abend

– Fokus Neuenfelde –

für Cranz folgt eine weitere Veranstaltung



Grundlagen der Umplanung

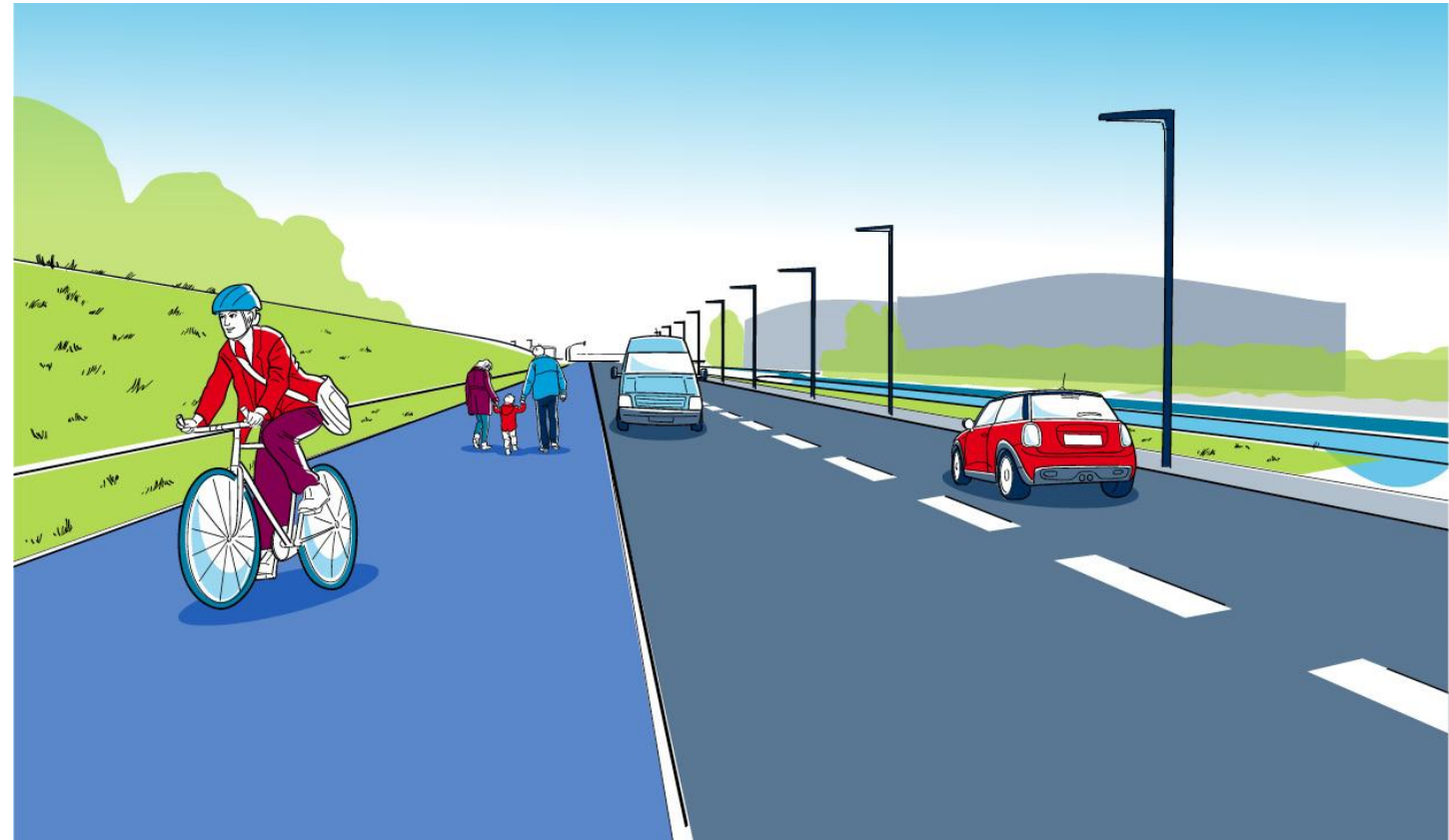
- Die Deichverteidigungsstraße wird ca. 3 Meter nach Süden verschoben
→ mehr Platz, weniger Einschränkungen
- Der Bauablauf wird entzerrt
→ weniger Überschneidungen in den Bauabläufen
- Die Verkehrsführung während der Bauzeit wird verbessert
- Die Baurisiken werden reduziert
- Vorsorge für eine mögliche zukünftige Deicherhöhung bereits eingeplant

Querschnitt: Neuenfelder Hauptdeich



Was gebaut wird: Neuenfelder Hauptdeich

- **Deich:** Instandsetzung und Erhöhung auf 9,00–9,40 m NHN
- **Straße:** Grundhafte Sanierung + Verschiebung nach Süden
- **Radweg:** Kombiniertes Geh- und Radweg
- **Entwässerung:** Neubau und Anpassung an zukünftigen Bedarf
- **Bewässerungssystem** für den Obstlandbau (Entkopplung Be- und Entwässerung)
- **Lärmschutz** Neuenfelder Fährdeich: Verbesserung durch Asphaltierung



So bleiben Sie während der Bauzeit mobil

- Großteil der Strecke: ohne langwierige verkehrliche Einschränkungen
- Nur in einzelnen Bauphasen: gezielte Sperrungen
(Siel- und Schöpfwerk / Neuenfelder Damm, Sperrwerk Estemündung)
- Umleitungsverkehre möglichst minimiert
- Fuß- und Radwegumleitung nur bei Arbeiten direkt am Deich
- Rechtzeitige Information über die notwendigen Sperrungen

Neuenfelder Hauptdeich

Cranzer Hauptdeich

■ Umplanung	Kurz vor Abschluss	Abschluss in 2027
■ Planfeststellungs- beschluss (erwartet)	vsl. 2027	vsl. 2028
■ Baubeginn	vsl. 2028	vsl. 2029
■ Geplante Bauzeit	jeweils ca. 4 Jahre	

Bauarbeiten am Deich finden nur zwischen 1. April und 14. September statt
– der Hochwasserschutz ist immer gewährleistet.

Übersicht über den Themenmarkt und die zentralen Diskussionspunkte

02

So funktionierte der Themenmarkt

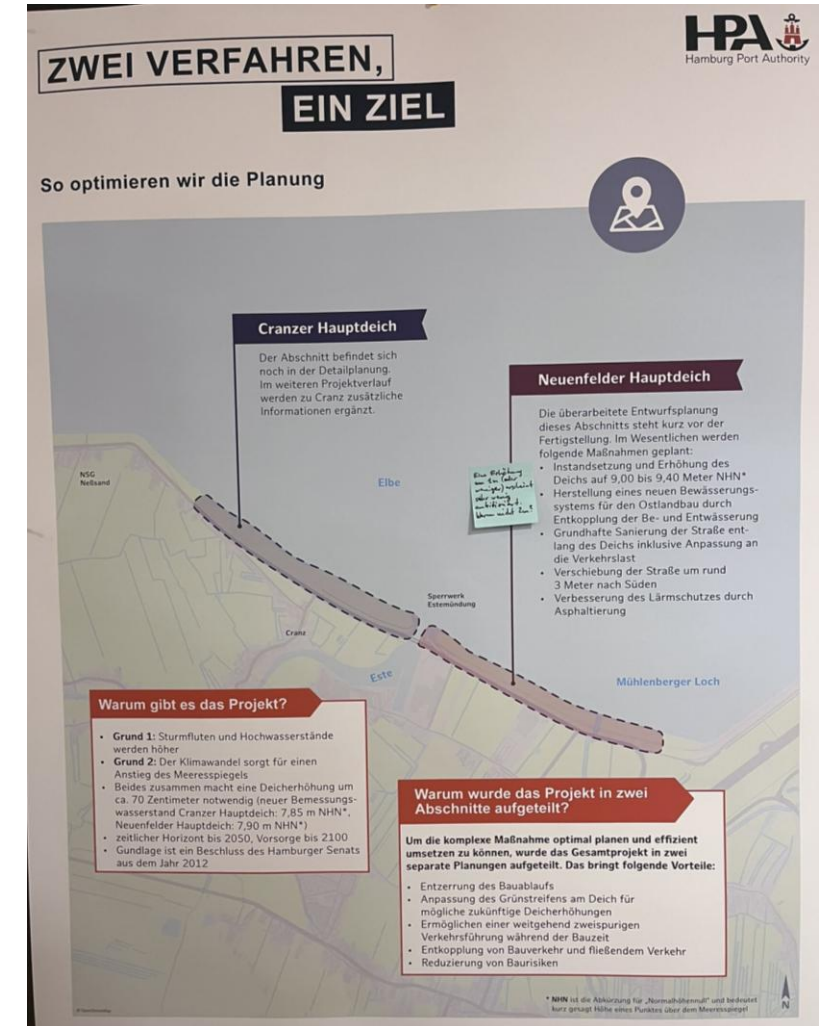
- Die Teilnehmenden sind an drei Themeninseln mit den Expertinnen und Experten der HPA ins Gespräch gekommen. An jeder Themeninsel standen 2-3 Plakate zur Unterstützung der Diskussion zur Verfügung.
- Besonders wichtige Aspekte wurden direkt an den Plakaten notiert. An einem weiteren Plakat konnten Aspekte festgehalten werden, die über die Schwerpunkte der Themeninseln hinausgingen.
- Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse des Themenmarkts zusammengefasst. Für eine bessere Lesbarkeit wurden die besprochenen Themen gebündelt dargestellt.



Themenmarkt

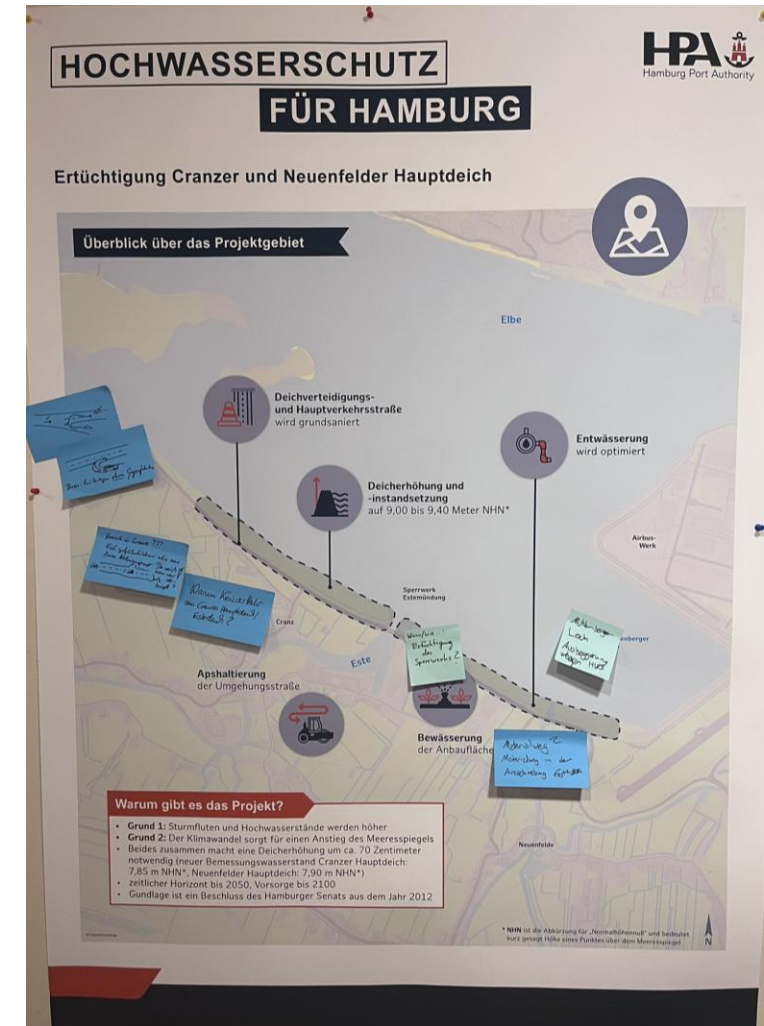
Zwei Verfahren, ein Ziel So optimieren wir die Planung

- Die Entlastungen für die Anwohnenden durch die Optimierung der Planung und Differenzierung in zwei getrennte Verfahren für Neuenfelde und für Cranz wurden positiv bewertet.
- Teilnehmende kommentierten, dass die geplante Deicherhöhung angesichts der Anforderungen des Klimawandels nicht ambitioniert genug sei. Tatsächlich ist die aktuelle Deicherhöhung bis 2050 ausgelegt; eingerechnet ist aber bereits eine Vorsorge bis zum Jahr 2100. Darüber hinaus gehende Prognosen sind nicht möglich. Eine weitere Flächenvorsorge wurde bereits eingeplant: durch den Randstreifen am Deichfuß muss bei einer späteren erneuten Erhöhung die Deichverteidigungsstraße nicht zwingend noch weiter nach Süden verlegt werden.



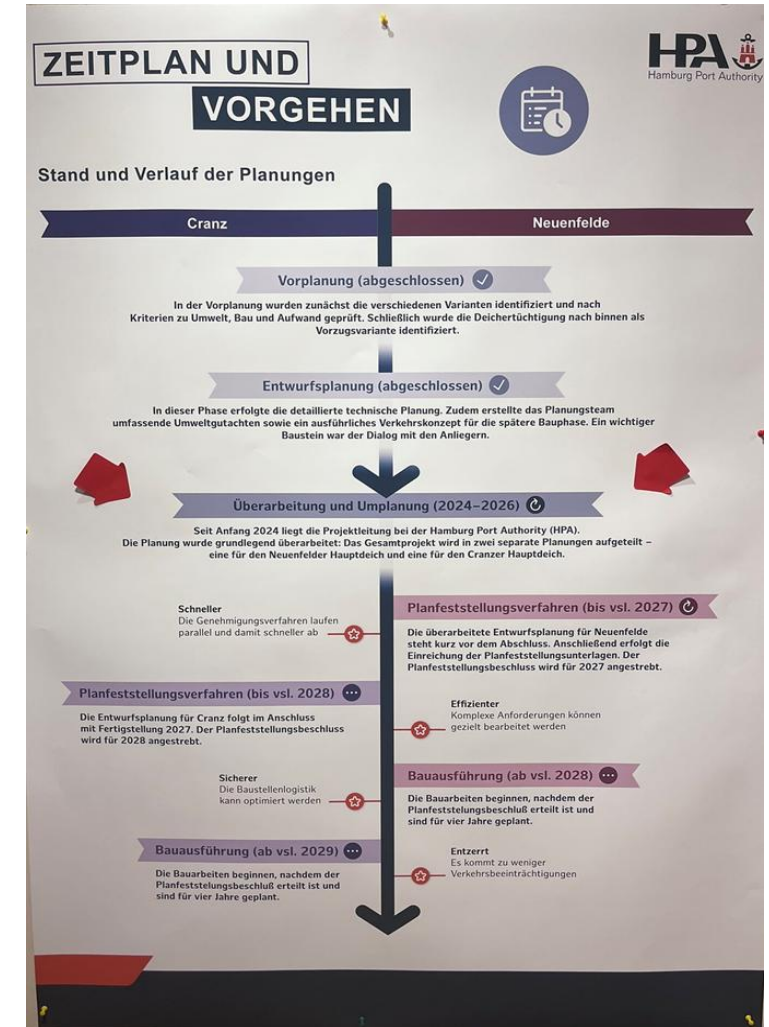
Hochwasserschutz für Hamburg Ertüchtigung Cranzer und Neuenfelder Hauptdeich

- Teil des Vorhabens ist die Grundsanierung der Hauptverkehrsstraße. Die Umleitungsstrecke für die Bauzeit wurde bereits asphaltiert.
- Abstimmungen zum Anschluss an den Deich in Niedersachsen sind initiiert, Gespräche werden geführt.
- Der Planungsraum ist wie dargestellt abgegrenzt. Das Sperrwerk Estemündung ist kein Bestandteil des aktuellen Vorhabens. Auswirkungen auf das Mühlenberger Loch und den Tideauwald werden durch die binnenseitige Erhöhung/Verbreiterung vermieden.
- Das Sperrwerk Estemündung ist funktionsfähig und sicher. Die zurückliegende Havarie aufgrund von Sedimentationen ist behoben. Zur Sedimentation wurden folgende weitere Hinweise gegeben:
 - Es werden betriebliche Maßnahmen durchgeführt, welche den Bereich der Sperrwerkstore freihalten: Initiierung regelmäßiger Spülstöße, Einsatz von Rührwerken an den Toren, regelmäßige Peilung und bei Bedarf Durchführung von Unterhaltungsbaggerungen im notwendigen Umfang.
 - Grundsätzlich hat sich die Lage für das Sperrwerk entspannt, seitdem seitens Pella Sietas keine Wasserstiefenunterhaltung mehr durchgeführt wird. Die vorhandenen Sedimente vor und hinter dem Sperrwerk sind lagestabil; es werden keine Wasserinjektions-Arbeiten mehr durchgeführt.



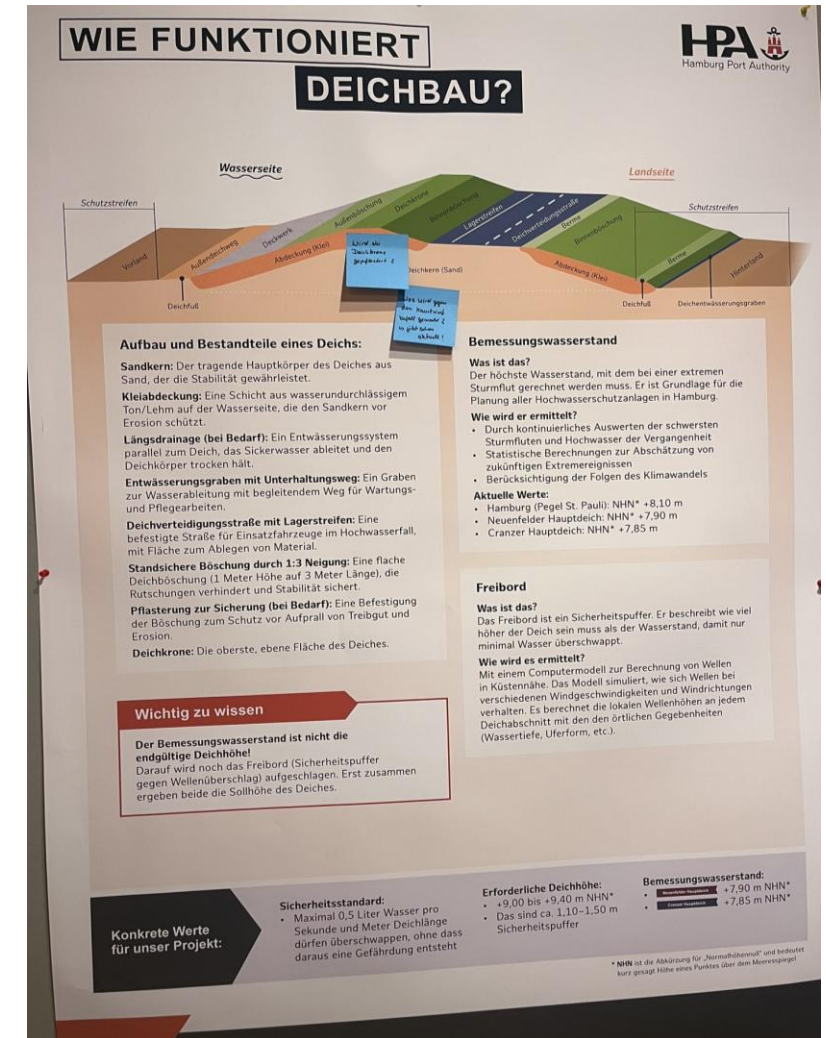
Zeitplan und Vorgehen Stand und Verlauf der Planungen

- Viele Teilnehmenden lassen sich die formellen Schritte des Genehmigungsverfahrens genauer erläutern. Besonders wichtig erschien dabei, dass durch die Differenzierung in zwei Verfahren keine größeren Verzögerungen entstehen und der Hochwasserschutz zeitnah verbessert wird.
- Die Teilnehmenden begrüßen die umfangreiche Informationsveranstaltung der HPA. Für den weiteren Projektverlauf wünschen sie sich regelmäßige Updates.



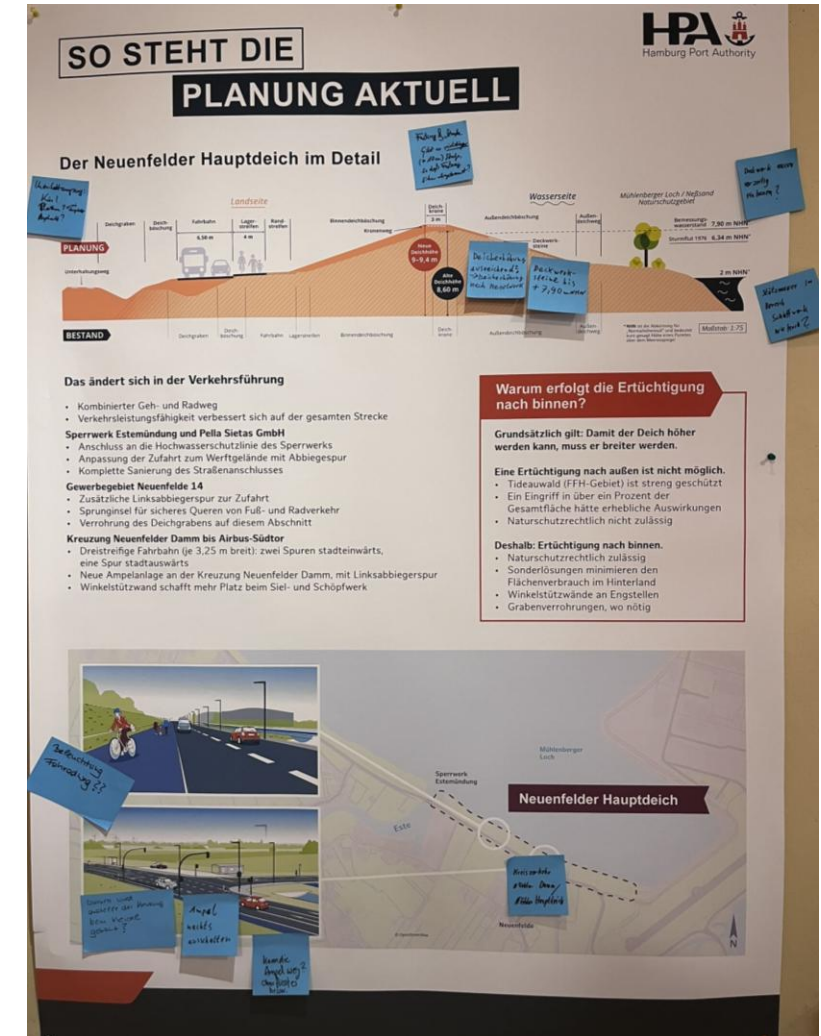
Wie funktioniert der Deichbau?

- Die Teilnehmenden sind über den Deichbau bereits sehr gut informiert; die Hinweise und Rückfragen waren daher sehr spezifisch.
 - Die Darstellungen und Informationen werden grundsätzlich sehr positiv bewertet. Abbildungen sollen möglichst präzise sein und die Planung gut darstellen.
- Zwei konkrete Fragen wurden selbstständig angepinnt und können daher erst jetzt im Rahmen dieser Dokumentation beantwortet werden:
 - Wird die Deichkrone gepflastert?
→ Die Deichkrone wird durchgehend mit Pflaster auf ca. 2 m Breite versehen.
 - Was wird gegen den Maulwurf-Befall unternommen?
→ Die Böschung des Deichgrabens wird mit einem Wühltierschutz versehen. Auf gesamter Deichlänge ist dies nicht möglich. Hier erfolgen auch heute schon regelmäßige Deichschauhen. Zusätzlich werden im Rahmen der regelhaften Unterhaltung Wühltierbekämpfungen und bei Bedarf Ausbesserungsarbeiten durchgeführt.



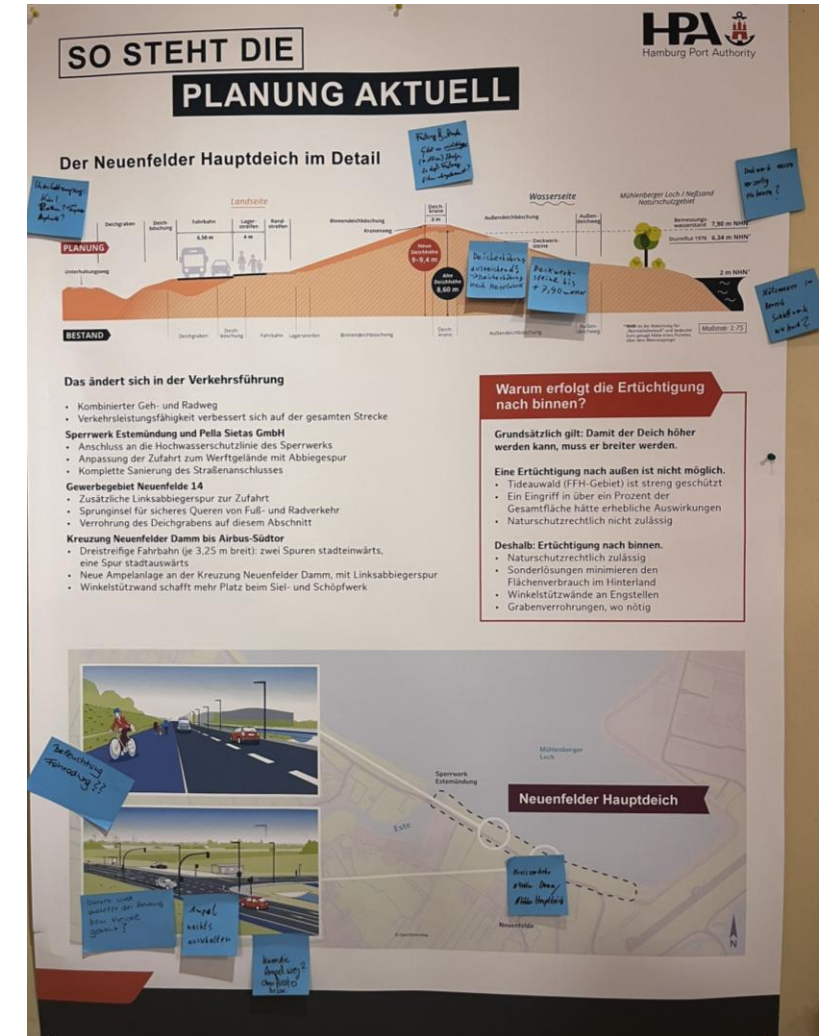
Zeitplan und Vorgehen Stand und Verlauf der Planungen (1/2)

- Den Teilnehmenden war es wichtig, dass die Deichverteidigungsstraße und der Lagerstreifen durch einen hohen Bordstein klar voneinander getrennt werden.
- Zum Lagerstreifen / kombinierten Fuß- und Radweg gab es einige Fragen zur Beleuchtung und nach einem möglichen Unterstand an der dortigen Bushaltestelle. Die Straßenbeleuchtung kann aufgrund der Einbauten und Stromversorgung nicht am Deichfuß sondern nur auf der Südseite der Straße angeordnet werden, sie wird aber auch den Fuß- / Radweg ausleuchten. Da der Lagerstreifen weiterhin zur ungestörten Verteidigung des Deiches freizuhalten ist, kann auf dieser Seite leider auch kein Unterstand gebaut werden.
- Einige Teilnehmende fragten, warum nicht bereits jetzt der Randstreifen für die geplante Erhöhung mitgenutzt werde. Dies liegt am derzeitigen Beschluss, einen standsicheren Deich bis 2050 auf Basis der Bemessungsansätze nach geltenden Regelwerken herzustellen. Wann eine neue Sollhöhenermittlung für die Zeit danach vorgenommen wird, kann derzeit noch nicht gesagt werden.
- Die Sicherstellung der Entwässerung des Neuenfelder Schleusenfleets über das Schöpfwerk ist für die Teilnehmenden sehr wichtig. Die grundsätzliche Funktionsfähigkeit und Hochwassersicherheit werden im Rahmen dieses Projektes sichergestellt, eine Grundsanierung oder Erneuerung erfolgt erst später.



Zeitplan und Vorgehen Stand und Verlauf der Planungen (2/2)

- Es gab viele Nachfragen zur Verkehrsführung am Knotenpunkt Neuenfelder Damm.
 - Eine geplante Verlängerung des Linksabbiegers wurde positiv aufgenommen.
 - Ob ein Kreisverkehr der geplanten Lichtsignalanlage (Ampel) vorzuziehen wäre, wurde diskutiert. Für diesen Knotenpunkt wurde bereits im letzten Planungsverfahren ein Kreisverkehr geprüft, welcher sich jedoch ebenso wie eine unsignalisierte Einmündung als nicht leistungsfähig für die Spitzenstunden erwiesen hat.
 - Es wird um Prüfung gebeten, ob die Ampelschaltung in der Nacht wegen des dann geringen Verkehrs ausgeschaltet werden könne.



Themenmarkt

So bleiben Sie mobil Umleitungsstrecken während der Bauzeit

- Durch die Optimierung der Planung mit Verschiebung der neuen Straße weiter nach Süden bleibt während der Bauzeit i.d.R. eine zweispurige Verkehrsführung erhalten. Sperrungen und einspurige Blockverkehre werden auf ein Minimum reduziert.
- Vollsperrungen werden nur an Engstellen wie dem Siel und Schöpfwerk (1-3 Wochenenden), Neuenfelder Damm (1-2 Wochenenden) und dem Sperrwerk Estemündung (ca. 8 Wochen) erforderlich sein. Am Neuenfelder Damm wird es zusätzlich kurzzeitige Blockverkehre geben. Umleitungen werden sowohl großräumig als auch örtlich für die Anliegerverkehre ausgeschrieben.
- Der Bauverkehr wird soweit möglich vom Durchgangsverkehr entkoppelt und kreuzende Verkehre vermieden.
- Während des 3. Baujahres ist eine Umleitung für den Radverkehr erforderlich. Die vorgeschlagene Route über den Neuenfelder Fährdeich wird aufgrund der unübersichtlichen Situation im Kurvenbereich im Bereich Am Alten Estesperwerk von den Teilnehmenden als kritisch angesehen, sodass für die geplante Radwegumleitung eine erneute Prüfung und Abstimmung mit den Verkehrsbehörden erfolgen wird.

SO BLEIBEN SIE MOBIL *Fahrt auf Hand?*

Gute Nachricht
Die meisten Bauarbeiten erfolgen ohne größere Verkehrseinschränkungen. Nur in einzelnen Bauphasen sind Sperrungen notwendig.

Umleitungsstrecken während der Bauzeit

Einschränkungen für den Autoverkehr	Einschränkungen für den Fußverkehr
Baujahr 1 und 3 Vollsperrung Siel- und Schöpfwerk: Dauer: Voraussichtlich zwei Wochenenden Grund: Straßenquerschnitt zu schmal für gleichzeitige Verkehrsführung und Bauarbeiten	Baujahr 1, 2 und 4 Fußverkehr auf dem Lagerstreifen/Gehweg wie gewohnt
Baujahr 2 Vollsperrungen Estesperwerk Dauer: ca. 8 Wochen im zweiten Baujahr Grund: Beengte Platzverhältnisse am Bauwerk Estesperwerk und Grundinstandsetzung von Fahrbahn und Siel Zusätzliche Arbeiten: Parallel werden Arbeiten bis zur Zufahrt Sietas Wert/Neuer Fährweg ausgeführt	Baujahr 3 Umbau Geh- und Radweg Neuenfelder Hauptdeich Problem: lange Umwege Geplante Lösung: Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs als Alternative • Buslinien 150, 257 und 2040 verkehren im 20 bis 30 Minuten-Takt (Montag bis Freitag, 5 bis 24 Uhr, Wochenende 6 bis 24 Uhr) • Reisezeit verlängert sich um max. 7 Minuten
Baujahr 1 und 2 Teilsperren/Einschränkungen Neuenfelder Damm Blockverkehr mit Ampelregelung für ca. 2 Wochen zur Grundinstandsetzung der Fahrbahn und Herstellung der Bushaltestellen	Einschränkungen für Radverkehr Baujahr 3 Umbau Geh- und Radweg Neuenfelder Hauptdeich Radwegumleitung wie unten beschrieben
Baujahr 3 Vollsperrungen Neuenfelder Damm Dauer: Ein Wochenende für Asphaltdeckschicht Zeiten des Schulbus- und Werksverkehrs werden beachtet	Voraussichtliche Bauzeit 1. Baujahr: 2028/29 2. Baujahr: 2029/30 3. Baujahr: 2030/31 4. Baujahr: 2032/33 Die konkreten Zeitpunkte stehen noch nicht endgültig fest. Wir informieren Sie rechtzeitig über die Bauzeiten und mögliche Einschränkungen vor Ort.

Strecke Neuenfelder Hauptdeich:
Größtenteils ohne verkehrliche Einschränkungen, lediglich einzelne Baustellenein- und -ausfahrten

Umleitungen

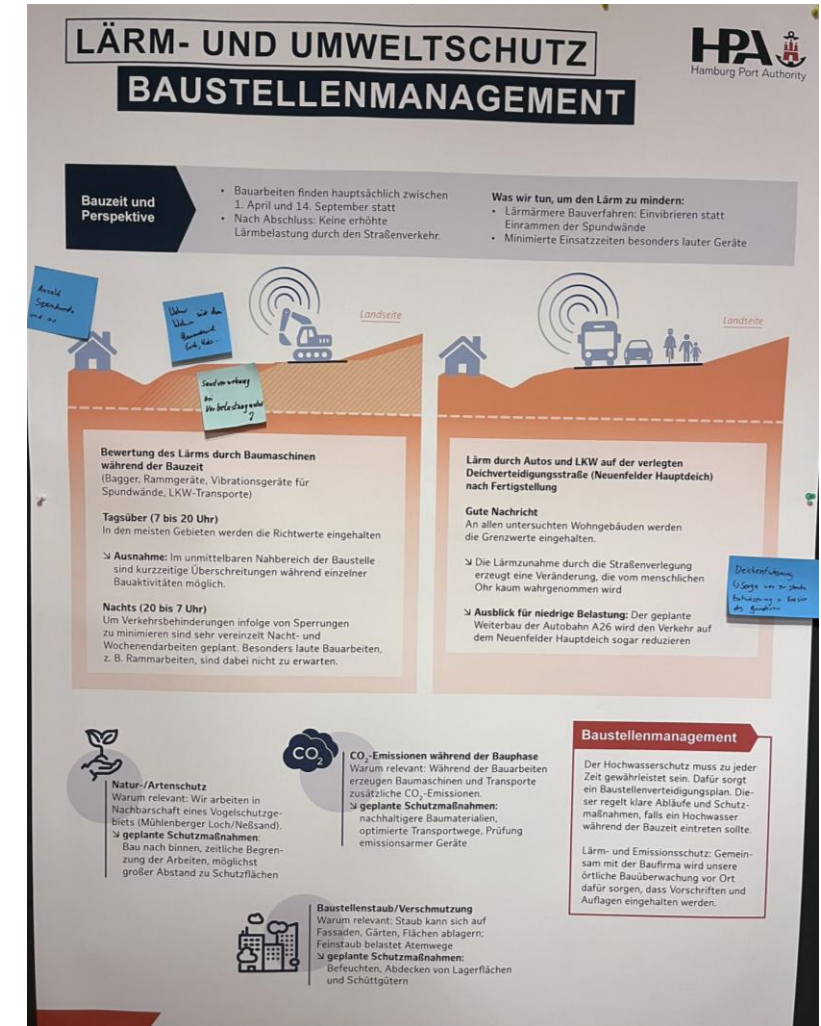
- Sperrung Estesperwerk
- Sperrung Neuenfelder Damm
- Sperrung Siel- und Schöpfwerk
- Radwegumleitung im Baujahr 3

Großräumige Umleitung
Der überregionale Verkehr aus Richtung Süden wird bereits in der Kurve (Hafenstraße) über Umleitungen (Hafenstraße) großräumig um das Baufeld umgeleitet und kein Marsch der Busse wird wieder zum Neuenfelder Hauptdeich zurückgeführt.
Der Schwerlastverkehr wird nach großräumiger Umleitung über die Bundesstraße 873 und die Autobahn A23 umgeleitet.

Handwritten notes:
- "Wird jetzt Radweg" (near Sperrung Estesperwerk)
- "Fährweg HPA" (near Sperrung Neuenfelder Damm)
- "A23 Bf" (near Sperrung Siel- und Schöpfwerk)
- "A23 Bf" (near Sperrung Siel- und Schöpfwerk)

Lärm- und Umweltschutz Baustellenmanagement

- Sehr wichtig war den Teilnehmenden, dass Baustellenverkehre aus Richtung Süden über den Marschkamper Deich möglichst vermieden werden. Dies wird in der Bauablaufplanung beachtet.
- Besonderes Interesse bestand zu den erforderlichen Arbeiten zum Einbringen notwendiger Spundwände. Wichtig in diesem Zusammenhang war die Auskunft, dass Rammarbeiten nicht durchgeführt und durch lärmärmere Bauverfahren wie das Einrütteln oder Einvibrieren ersetzt werden. Diese Arbeiten finden zudem nur punktuell in kurzen Zeiträumen statt.
- Ein weiterer wichtiger Punkt war die Darstellung der vorgesehenen Lärmminderungsmaßnahmen. Hierzu zählen neben Auswahl von Bauverfahren auch die Reduzierung der Einsatzzeiten besonders lauter Maschinen. Dadurch werden die Richtwerte der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ (AVV Baulärm) tagsüber in den meisten Gebieten eingehalten (Ausnahme: in direkter Baustellennähe). Nachtarbeit ist i.d.R. nicht vorgesehen und kann lediglich in Ausnahmefällen zur zeitlichen Beschleunigung (z.B. um Straßensperrungen zu minimieren) in Erwägung gezogen werden.
- Beim Thema Naturschutz standen insbesondere das angrenzende FFH- und Vogelschutzgebiet Mühlenberger Loch im Fokus der Teilnehmenden. Aufgrund des hohen Schutzstatus dieses Gebiets wird der Deich ausschließlich auf der Binnenseite ausgebaut und verbreitert.



Weitere Hinweise und Fragen

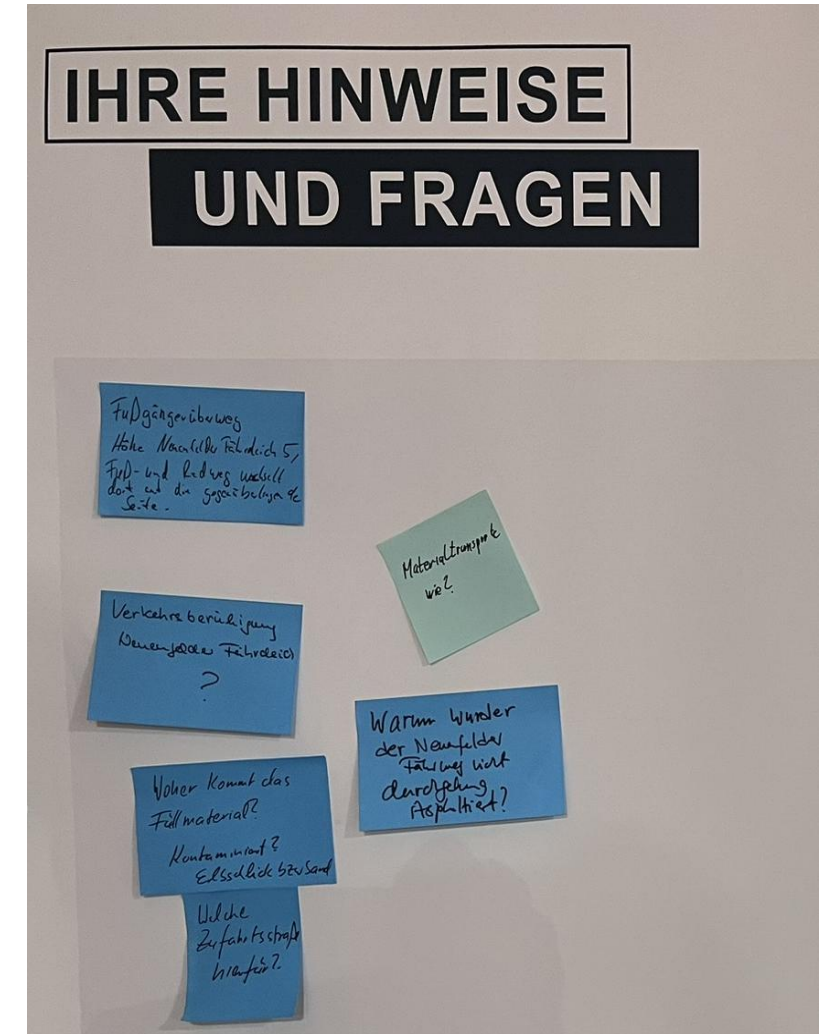
Fragen, welche von den Teilnehmenden noch auf der dafür vorgesehenen Tafel gestellt wurden:

■ Material für den Deichbau

- Woher kommt das Füllmaterial für den Deichbau und wie erfolgt der Materialtransport zur Baustelle?
 - Für den Deichbau benötigter Klei steht bereits auf hierfür angelegten Kleidepots zur Verfügung. Ein Großteil lagert im Bereich Hahnöfersand.
 - Der Sandbedarf für den Deichbau soll nach Möglichkeit durch HPA-Material abgedeckt werden (z.B. Sande aus der Elbunterhaltung). Mit Kontaminationen muss hier nicht gerechnet werden, da sich Schadstoffe nicht im Sand anreichern.
 - Der Materialantransport soll größtenteils aus Richtung Hahnöfersand bzw. aus Richtung Hafen über die Umgehung Finkenwerder / Neuenfelder bzw. Cranzer Hauptdeich erfolgen.

■ Neuenfelder Fährdeich

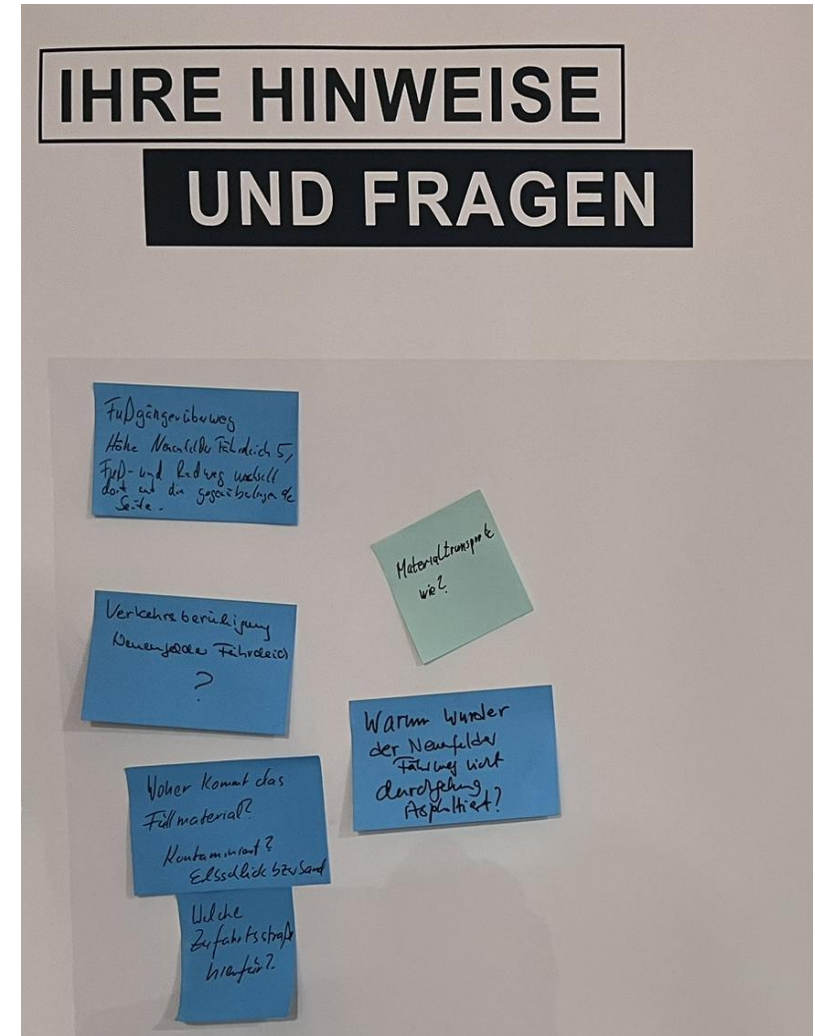
- Ist eine Verkehrsberuhigung im Neuenfelder Fährdeich geplant?
 - Nach intensiver Abstimmung wird im Neuenfelder Fährdeich nachträglich noch eine Fahrspurmarkierung vorgenommen. Dies wird durch die optische Verengung der Fahrspuren zu einer Geschwindigkeitsdrosselung beitragen. Weitere Maßnahmen sind vorerst nicht geplant.
- Fußgängerüberweg auf Höhe Neuenfelder Fährdeich 5. Fuß- und Radweg wechseln dort auf die gegenüberliegende Seite.
 - Wir leiten diesen Hinweis an die zuständige Behörde weiter.



Weitere Hinweise und Fragen

Fragen, welche von den Teilnehmenden noch auf der dafür vorgesehenen Tafel gestellt wurden:

- Neuenfelder Fährdeich:
 - Warum wurde die Straße nicht durchgängig asphaltiert?
→ Ziel der Maßnahme war der Ersatz des Kopfsteinpflasters durch eine Asphaltdecke. Der anschließende Bereich befindet sich standardmäßig in der Straßenunterhaltung. Ein Teilbereich des Kopfsteinpflasters musste aus denkmalrechtlichen Gründen liegen bleiben
- Hinweise zur Planung Cranz:
 - Zu den Planungen in Cranz wird es eine eigene Veranstaltung geben. Hinweise dazu wurden aufgenommen und werden planungstechnisch bewertet.



Impressionen der Veranstaltung

03



Impressionen der Informationsveranstaltung



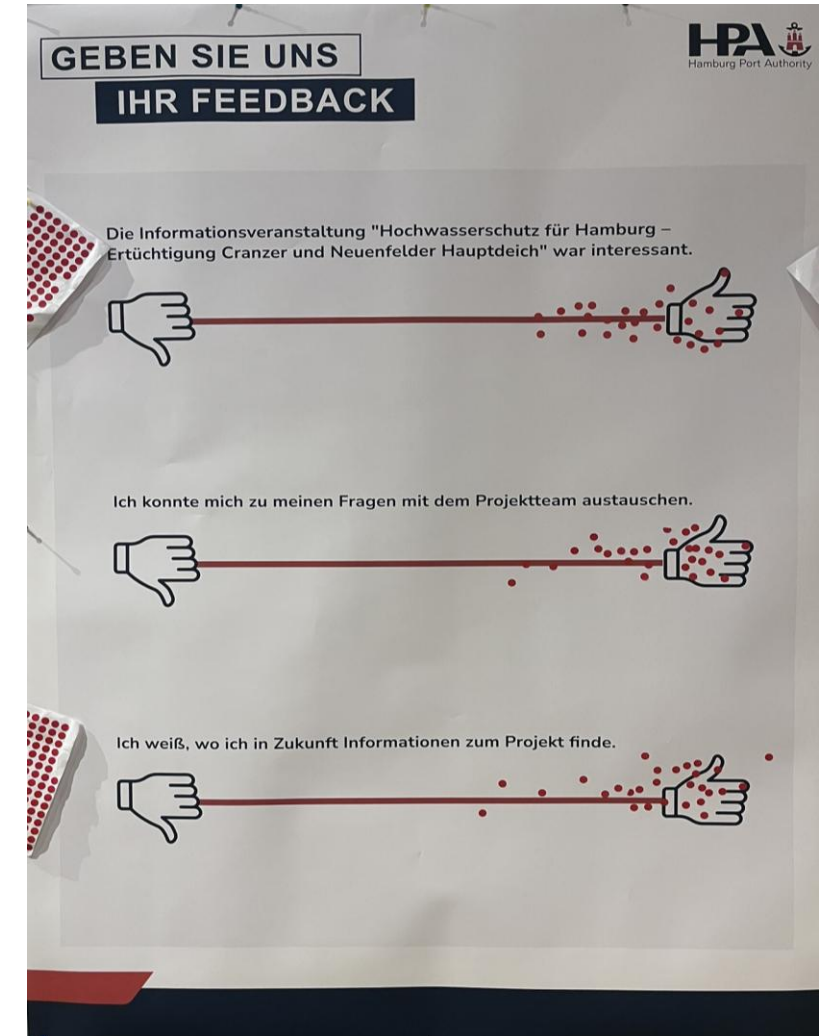
Impressionen der Informationsveranstaltung



Feedback zur Veranstaltung

Beim Verlassen der Location wurden die Teilnehmenden anhand von drei Fragen nach ihren Einschätzungen zur Informationsveranstaltung befragt.

- Die Informationsveranstaltung wurde als sehr interessant bewertet.
- Die Teilnehmenden konnten sich mit dem Projektteam zu ihren Fragen austauschen.
- Die Teilnehmenden wissen, wo sie in Zukunft Informationen zum Projekt finden.





HAMBURG PORT AUTHORITY

Hamburg Port Authority AöR

Projektleitung: Jörn Gutbrod

Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg
Tel.: +49 40 42847-3057
CNH@hpa.hamburg.de