



B e r i c h t

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg

20. Wahlperiode – 11. Sitzung

am Freitag, dem 20. September 2024, 17:00 Uhr,
im Rathaus der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Raum 151

Bericht

des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der
Hamburgischen Bürgerschaft (GO) zum Thema

„Katastrophenschutzzusammenarbeit zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein“

Vorsitz: **Lars Pochnicht**

Schriftführung: **Eckard Graage (i.V.)**

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 20. September 2024. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Thematik tagte der Ausschuss des schleswig-holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg.

II. Beratungsinhalt

Die Regierungsvertreterinnen und -vertreter beider Länder bezeichneten die Zusammenarbeit im Katastrophenschutz auf den unterschiedlichen Ebenen als gut.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, dass sie besonders bei Sturmfluten zum Tragen komme und Richtlinien zur Zusammenarbeit in einzelnen Bereichen existierten. Am Projekt „Rescue Mate“ zur Warnung der Bevölkerung sei die Freiwillige Feuerwehr Pinneberg beteiligt. Hamburger Polizeihubschrauber würden auch auf schleswig-holsteinischem Gebiet eingesetzt. Der Senat habe unlängst die umfassende Drs. 22/16268 zur Stärkung des Bevölkerungs- und Katastrophenschutzes beschlossen. Es werde eine Abteilung in der Behörde für Inneres und Sport (BIS) eingerichtet, die auch Cyberabwehr und Schutz der kritischen Infrastruktur einschlieÙe.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter erklärten, dass bei ihnen bereits eine Abteilung Katastrophenschutz existiere und kürzlich eine Richtlinie beschlossen worden sei, die mit einem Finanzumfang von 23 Millionen Euro bis 2030 den Aufbau eines Netzes von 4000 Sirenen vorsehe.

Auf die Frage der schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten, wie die gegenseitige Information über die Gefahrenlagen und die Einsatzplanung erfolgten, erläuterten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter, dass bei Ereignissen, die sich zu einer Katastrophe entwickeln könnten, von Beginn an die benachbarten Bundesländer, das gemeinsame Melde- und Lagezentrum des Bundes und der Länder und das Havariekommando sowie weitere Stellen in die Lageberichterstattungen einbezogen würden. Abgesehen davon, dass die allgemeinen Erreichbarkeiten der Stäbe ausgetauscht worden seien und auf einer einheitlichen bundesweiten Dienstvorschrift gearbeitet werde, würden auch die aktuellen Erreichbarkeiten ad hoc

übermittelt. Die Zusammenarbeit der Leitstellen laufe im täglichen Betrieb. Über die geltenden Staatsverträge existiere ein System, sodass bei Schadenslagen ein Einsatzmitteleinsatz über die Leitstellen automatisiert erfolge.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten, dass ein Notruf bei einem Gefahrenereignis im Grenzgebiet meistens bei beiden Leitstellen auflaufe, wodurch ein ständiger Austausch dieser Einheiten bestehe. Üblicherweise finde ein Austausch erst telefonisch und dann nach Möglichkeit eine Beratung durch einzelne Kräfte vor Ort oder herbei gekommene Einheiten statt. Zeichne sich ein Hochwasser an Bundeswasserstraßen ab, spiele das gemeinsame Melde- und Lagezentrum sowie das Maritime Lagezentrum eine große Rolle. Auch für Katastrophen im Bereich der Unterelbe gebe es relativ enge Absprachen zwischen den zuständigen Leitstellen, den Einsatzkräften und den Hilfsorganisationen vor Ort. Es herrsche das Bewusstsein, dass alle Ressourcen zum Wohle der Bevölkerung eingesetzt werden müssten.

Auf entsprechende Fragen der Hamburger SPD-Abgeordneten führten die Senatsvertreterinnen und -vertreter aus, dass derzeit auch in Hamburg vom Bund geförderte Sirenenrenewalprogramme umgesetzt würden. Zu einem anrollenden Hochwasser erläuterten sie, dass das gemeinsame Melde- und Lagezentrum von Bund und Ländern für die gesamte Bundesrepublik die Hochwasserscheitel, Meldepunkte, und auch Waldbrandgefahren überwache und täglich darüber berichte. Je nach den vom Warndienst ausgerufenen Hochwasserstufen würden Feuerwehr, Polizei und der Katastrophenschutz beteiligt. Es existierten fertige Pläne beispielsweise bezüglich des Personaleinsatzes und man arbeite zwischen den einzelnen Behörden gut zusammen. Bei einem Elbe-Hochwasser würden die Maßnahmen in Hamburg wegen der Beteiligung mehrerer Behörden im zentralen Katastrophendienststab in der BIS koordiniert. Sei ein Bezirk allein betroffen, wie beispielsweise bei einem Binnenhochwasser in Bergedorf, gebe es eine sehr intensive Zusammenarbeit mit den regionalen Katastrophendienstbehörden zum detaillierten Austausch über die zu treffenden Maßnahmen. Bezüglich eines jährlichen Berichts zum Katastrophenschutz sei ihnen aktuell nichts bekannt.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter und -vertreterinnen fügten hinzu, dass jede Katastrophenlage eine interdisziplinäre behördliche Zusammenarbeit erfordere, gegebenenfalls auch unter Einbeziehung der Wasser- und Küstenschutzbehörden. Länderübergreifende Situationen würden in einem standardisierten Hilfeleistungsverfahren über das gemeinsame Lagezentrum des Bundes und der Länder abgewickelt.

Die Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN interessierte die Zusammensetzung der regionalen Katastrophenschutzstäbe, insbesondere hinsichtlich der Mitarbeitenden der Bezirksämter, die Entwicklung der personellen Ausstattung in letzter Zeit, die Art und Weise der Einberufung des regionalen Katastrophenschutzstabes (RKD) und dessen Verhältnis zum zentralen Katastrophenschutzstab.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, der RKD werde bei Ereignissen in einem Bezirk aufgerufen. Es gebe Stäbe für Hochwasserereignisse an der Elbe, doch werde der RKD auch bei Kampfmittelfunden einberufen. Was über einen Bezirk hinausgehe, sei Aufgabe des Zentralen Katastrophendienststabes. Das gut ausgerüstete Bezirksamt Hamburg-Mitte sei federführend in diesem Thema und gut ausgerüstet. Hinsichtlich des Cyberbereichs werde derzeit ein Aufbau begonnen.

Auf die Bitte der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE um Präzisierung, wer den regionalen Katastrophenschutzstab einberufe, beschrieben die Senatsvertreterinnen und -vertreter den Vorgang anhand einer Kampfmittelräumung. Hierbei informiere die Leitstelle der Feuerwehr das Bezirksamt, Dezernat Katastrophenschutz, und dann werde ermittelt, welche Ressourcen erforderlich seien.

Laut Auskunft der schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter sei der RKD in ihrem Flächenstaat anders organisiert. Hier seien die Kreisordnungsbehörden und -katastrophenstäbe zuständig, bei kreisübergreifenden Lagen finde eine Koordination mit dem Landeskatastrophenstab statt. Wie bei der Sturmflut deutlich geworden sei, funktioniere die Zusammenarbeit im Land sehr gut.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten meinten, dass man gegenwärtig durchaus von einer Bedrohungslage sprechen könne, wofür sie die bisherige Ausstattung als nicht ausreichend einschätzten. Sie wollten wissen, ob die Regierungen für einen solchen Fall Vorsorge träfen und wie die Hilfsorganisationen eingebunden würden.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten baten um nähere Ausführungen zu länderübergreifenden Plänen, insbesondere im Randbereich von Hamburg, zu Blackout-Szenarien und Energieknappheiten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, man arbeite noch an den zweifellos notwendigen Plänen zu grenzübergreifender Zusammenarbeit. Hinsichtlich der neuen Bedrohungslage gaben sie zu bedenken, dass nicht sofort wieder zur Verfügung stehe, was über Jahre reduziert worden sei. Auch im Cyberbekämpfungsbereich sei das Personal knapp. Bezüglich der Hilfsorganisationen wiesen sie auf die Bereichsausnahme beim öffentlichen Rettungsdienst hin, in den die Hilfsorganisationen nun intensiv einbezogen seien. Bei grenzübergreifenden Lagen müssten zwei Länder gemeinsam Hilfsorganisationen heranziehen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter merkten an, dass ein möglicher Verteidigungsfall vornehmlich Aufgabe des Bundes wäre. Mit dem bereits angesprochenen Operationsplan gingen zahlreiche Ertüchtigungen und weitere finanziell und personell herausfordernde Aufgaben einher. Das Thema Blackout sei auf Kreisebene angesiedelt. Bei größeren Lagen, beispielsweise die Kraftstoffzufuhr betreffend, werde zentral aus dem Katastrophenschutzbereich im Innenministerium gearbeitet. Die Frage, wieweit sich die am Hamburger Rand liegenden Kreise mit Hamburg koordinierten, nähmen sie mit.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten zum Operationsplan Deutschland, dass bei einem Spannungs- oder Verteidigungsfall Sicherstellungsgesetze des Bundes existierten, die die Aufgaben der Länder teilweise obsolet machten.

Die hamburgischen SPD-Abgeordneten wollten wissen, ob die angrenzenden schleswig-holsteinischen Kreise mit jeweils einem bestimmten Bezirksamt zusammenarbeiteten. Sie interessierte darüber hinaus, ob an eine Revitalisierung der zivilen Schutzräume in Hamburg gedacht werde, wie es die Angabe in Drs. 22/14116, Seite 15, nahelege, dass die entwidmeten Schutzräume derzeit auf eine erneute Nutzbarkeit überprüft würden.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass der Bund dem Vernehmen nach darüber nachdenke, das Land Schleswig-Holstein aber kein landeseigenes Schutzraumprogramm plane. Hinsichtlich der Zusammenarbeit der Kreise mit den Bezirken in Hamburg gingen sie davon aus, dass sie in der täglichen Arbeit funktioniere. Bei länderübergreifenden Lagen laufe sie, wie ausgeführt, über das gemeinsame Lagezentrum.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter äußerten wegen der fehlenden Pflege über Jahrzehnte Bedenken hinsichtlich des Nutzens der Schutzräume.

Die Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN meinten, man müsse angesichts der aktuellen politischen Lage mindestens über ein mögliches Bedrohungsszenario sprechen, wenn es auch hoffentlich nie eintrete. Auf ihre Frage, ob über eine mögliche Verbesserung des Bevölkerungsschutzes nachgedacht werde, antworteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass die BIMA ihr Eigentum auf dessen Eignung zum Zivilschutz überprüfe und auch Hamburg seine eigene Infrastruktur hierauf untersuche.

Mit Bezug auf das Public Viewing auf dem Hamburger Heiligengeistfeld während der UEFA 2024 sprachen die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten an, dass die Verbreitungsmöglichkeit der Nachricht, dass wegen des Andrangs kein Zugang mehr gewährt werden könne, nicht gut sei, wenn Menschen nicht das Mobilfunknetz nutzen. Sie interessierte, ob im Katastrophenfall die LED-Displays der Werbepattformen in St. Pauli für solche Warnungen genutzt werden könnten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dies müsse künftig möglich sein. Man müsse mit dem Anbieter die technische Umsetzung besprechen und sorgfältig überlegen, für welche Art der Information diese genutzt werden könne. Bei der UEFA

2024 habe für das Heiligengeistfeld ein automatisiertes System zur Zählung der Menschen bestanden und es hätten sich zu keinem Zeitpunkt mehr Menschen als vorgesehen dort aufgehalten.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten haken nach, ob gegenwärtig schon eine Informationsmöglichkeit bestehe. Daraufhin informierten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass bereits jetzt das modulare Warnsystem MOWAS von den Leitstellen und dem Lagezentrum der Polizei bedient werde. Von dort aus gelange es auf viele Kanäle, unter anderem auf die digitalen Werbetafeln im öffentlichen Raum.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten hielten die aktuelle Befassung mit dem Thema für richtig, zumal schon erwartbare finanzielle Herausforderungen deutlich geworden seien. Sie fragten, wie jeweils konkret die vorliegenden Einsatzpläne abgestimmt würden und wie man sich die überregionale Zusammenarbeit vorzustellen habe. Werde auch über gemeinsame Übungen nachgedacht? Auf die in Schleswig-Holstein zu geringen Ausbildungskapazitäten für Katastrophenschutz Helfer hinweisend, erkundigten sie sich, ob die Ausbildungen jeweils gegenseitig anerkannt werden könnten.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter stimmten zu, dass in einzelnen Teilen Kapazitätsprobleme bestünden. Dass die Ausbildungen nicht anerkannt würden, sei ihnen neu, denn ein großer Teil der Lehrgänge sei nahezu bundesweit vereinheitlicht worden.

Da sich die Ausbildungsstelle ganz im Norden Schleswig-Holsteins, an der dänischen Grenze befinde, fragten die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten, ob auch darüber nachgedacht werde, dass die Ausbildung in Hamburg absolviert werden könne.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter hielten die gegenseitige Anerkennung nicht für ein Problem. Die Lehrgangskapazitäten müssten sie prüfen, gemeinsame Übungen wären wünschenswert.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter nahmen diese Themen mit.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten erkundigten sich, ob sich – gegebenenfalls in Kooperation mit den Kliniken – auch im medizinischen Bereich etwas im Aufbau befinde, ob an die Reaktivierung ehemaligen Personals und an eine Aufstockung von Notfallmedikamenten gedacht werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter informierten dazu, dass der Katastrophenschutz vor vielen Jahren sehr groß aufgebaut worden sei, aber nicht mehr in dem Umfang bestehe. Im medizinischen Bereich wollten sich viele Menschen engagieren, oftmals müsse etwas dafür getan werden, um sie zu halten. Eine direkte Kooperation mit den Kliniken bestehe nicht. Zu beobachten sei ein starker Zuwachs beim Technischen Hilfswerk nach dem Hochwasser im Ahrtal. Medikamentenreserven seien in großem Umfang wie in den anderen Bundesländern auch in Hamburg für Großschadenslagen vorhanden. Sie hielten die Aufstellung insgesamt für gut.

Auf entsprechende Frage der Hamburger AfD-Abgeordneten berichteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass die freiwilligen Feuerwehren, wie man auch am Haushaltsplan 2025/2026 sehen werde, stärker würden und dass die Jugend-Feuerwehren keine Nachwuchsprobleme hätten.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter sahen den Bereich der freiwilligen Feuerwehren grundsätzlich gut aufgestellt und lobten Motivation und die Qualität der Arbeit. Ein Problem stelle der hohe Sanierungsbedarf bei den Feuerwehrgerätehäusern dar, für das sie eine interkommunale Zusammenarbeit bei Neubauten als hilfreich erachteten. Was die besondere Schwierigkeit der Feuerwehrgerätehäuser im Außenbereich angehe, würden sie sich für Lösungsmöglichkeiten einsetzen.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen.

Eckard Graage (i.V.), Berichterstattung

Bericht

des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der
Hamburgischen Bürgerschaft (GO) zum Thema

„Autobahnprojekte rund um Hamburg“

Vorsitz: **Lars Pochnicht**

Schriftführung: **Eckard Graage (i.V.)**

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO sowie die Durchführung einer Anhörung gemäß § 58 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 20. September 2024. Beides fand abschließend in derselben Sitzung statt. Als Auskunftspersonen waren Herr Sebastian Haß, Deutsche Einheit Fernstraßen Planungs- und Bau GmbH (DEGES), und Herr Carsten Butenschön, Autobahn GmbH, anwesend.

Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Thematik tagte der Ausschuss des schleswig-holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg.

II. Beratungsinhalt

Herr Haß und Herr Butenschön gaben einleitend anhand einer Präsentation, die dem Protokoll 22/17 des Ausschusses beiliegt, einen Überblick über die Autobahnprojekte rund um Hamburg.

Übergreifende Fragen

Auf entsprechende Fragen der Hamburger SPD-Abgeordneten führte Herr Haß aus, dass die Lieferungsmodalitäten der Stahlbauteile grundsätzlich Sache des Auftragnehmers sei und aufgrund der Pflicht zu europarechtskonformen Ausschreibungen Beschränkungen auf eine Region ausgeschlossen seien, was eine Lieferung aus näher gelegenen Stahlwerken verhindere. Kleinere Bauteile würden vor Ort deutlich mehr Schweißnähte erfordern, die wie beispielsweise bei der Norderelbbrücke häufig zu Problemstellen werden könnten.

Herr Butenschön erläuterte, dass die Schwerlasttroutenprüfung bei der Autobahn GmbH und bei den Ländern liege, die am Anfang und am Ende der Strecke betroffen seien. Die Probleme bei dem erwähnten Transport aus Plauen hätten eher im mitteldeutschen Raum gelegen. Bei der Rader Hochbrücke habe man die Auffassung vertreten, dass alle von der Verwendung größerer Teile profitierten und daher eine Ausnahme gemacht.

In Anbetracht dessen, dass der Verkehr ihrer Wahrnehmung nach in der Regel auf Hamburg zulaufe und dort für ein größeres Aufkommen Sorge, fragten die Hamburger Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, ob die Landesregierungen Alternativen zu den

bisherigen Autobahnplanungen erwögen, zumal – Stichwort Nordtakt – Überlegungen existierten, an den Autobahnen Schienenverbindungen entlang zu führen und so die straßengebundenen Pendelverkehre zu reduzieren. Gerade angesichts der allgegenwärtigen Klimadiskussion stelle sich die Frage nach einer Umsteuerung. Hinsichtlich der Instandsetzung der Rader Hochbrücke wollten sie wissen, ob vertragliche Regelungen nicht eine Anlieferung der schweren Teile auf dem Wasserweg hätten bedingen können.

Auch die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN interessierte, inwieweit der Schwerlastverkehr auf die Innenfahrbahn verlagert werden könne, und wann die Zuständigkeit für das Projekt Verlängerung A 25/Ortsumgehung Geesthacht geklärt sei würde. Dabei machten sie darauf aufmerksam, dass hierbei die bestehenden Planungen eines Radschnellwegs und eines zweigleisigen Ausbaus bei der Reaktivierung der Bahnanbindung Geesthacht nicht berücksichtigt worden seien.

Herr Haß antwortete, dass die Überführung des Güterschwerlastverkehrs auf mittlere Spuren aufgrund der temporären Aufhebung des Lkw-Überholverbots und des Rechtsfahrgebots mit erheblichen Risiken behaftet wäre, er aber davon ausgehe, dass die Möglichkeit mit in Betracht gezogen werde.

Herr Butenschön wies auf die hohe Frequenz der großen Schwerlasttransporte auf der Norderelbbrücke hin. Dass sie nicht über die Standspur erfolgten, werde bereits berücksichtigt. Mit einem Konzept für eine mögliche Spurverlagerung würden sie sich aufgrund der offenkundigen Problemlage befassen.

Anlieferungen auf dem Wasserweg würden laut Herrn Haß durchaus gemeinsam mit dem Auftragnehmer diskutiert, doch wären hierbei längere Zeiten und höhere Kosten einzukalkulieren.

An der Autobahnplanung, so die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung, hielten sie fest, da sie in Anbetracht der eindeutig steigenden Entwicklung des Pkw-Verkehrs auch weiterhin wichtig und der Bedarf einer weiteren Elbquerung nur zu deutlich geworden sei. Neubaustrecken entlang von Autobahnen seien nicht einfach zu realisieren und stießen, wie die Überlegungen zu einer den Hafen entlastenden Neubaustrecke Hamburg-Hannover, auf erbitterte Widerstände. Sie plädierten für den Fortgang der Planungen zu Autobahnen und Schienen, da letztere das künftige Aufkommen wegen der schon jetzt überlasteten Netze nicht allein aufnehmen können. Sie sahen es als gemeinsames Ziel an, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, wobei die Schwierigkeit bestehe, dass es sich um Bundesschienenwege handele.

Der Radschnellweg habe bei der Planfeststellung nicht berücksichtigt werden können, weil hierfür noch die erforderliche verfestigte Planung fehle. Dass diese die Erfüllung der Vorgaben des Bundes für Radschnellwege zu Mindestlänge, -breite und -anzahl von 2000 Radfahrenden auf der gesamten Strecke voraussetze, erweise sich als schwer umzusetzen.

Nach Meinung der Senatsvertreterinnen und -vertreter verdeutlichten die Präsentation und der aktuelle Zustand der Autobahnen, wie wichtig auch die Sorge für den Erhalt der Infrastruktur sei. Hier wünschten sie sich mehr Konsensualität, wie man sie bei der A 7 derzeit beobachten könne. Hinsichtlich der Norderelbbrücke hätten sie sofort mit der Prüfung möglicher Routenalternativen begonnen. An vielen Stellen seien sie, wie schon von schleswig-holsteinischer Seite ausgeführt, auf den Bund angewiesen.

A 20, A 21, A 23

Da der Hamburger AfD-Abgeordnete sie angesichts der Verkehrsdichte weiterhin für vorrangig halte, bat er die Senatsvertreterinnen und -vertreter um Stellungnahme zu der Rundfunkaussage des Hamburger Verkehrssenators Tjarks, dass der Weiterbau der Küstenautobahn A 20 keine Priorität mehr habe.

Der schleswig-holsteinische SSW-Abgeordnete meinte, dass der bereits 1992 begonnene Planungs- und Realisierungszeitraum für die bestenfalls 2031 fertig gestellte A 20 eindeutig für die längst fällige Änderung des Planungsrechts in Richtung einer Legalplanung wie in Dänemark spreche. Ihn interessierte, wie sich der Kontakt zu den Umweltverbänden und zu der Öffentlichkeit gestalte, wie sehr man hoffen dürfe, dass

Klagen ausblieben, und welche Auswirkungen auch hinsichtlich des Baubeginns im Falle einer Klage zu erwarten wären.

Herr Haß erklärte zur Kommunikation mit BUND und NABU, dass wegen einer starken Fundamentalopposition gegen die A 20 trotz aller Gespräche und Planungsergänzungen eine Klage nicht ausgeschlossen werden könne. Zur Frage nach den Zeitlinien verwies er auf die Darlegungen zu Abschnitt 8 in der Präsentation und nahm bezüglich der Klagen Verfahrensdauern von einem Jahr und länger an.

Zu dem angesprochenen langen Planungszeitraum präzisierten die schleswig-holsteinischen Vertretenden der Landesregierung, es habe erste Gespräche noch in der letzten Legislaturperiode gegeben, die jedoch abgebrochen worden seien. Dass die Auftragsverwaltung der Autobahn nicht mehr beim Land liege, erschwere die Situation. Es fänden aber kontinuierliche Gespräche mit der DEGES statt.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten fragten nach den Plänen der Landesregierung zur Ertüchtigung der A 23 Richtung Heide wegen der dort vorgesehenen Industrieansiedlungen und nach dem Zeithorizont. Da sie bis zum Kreuz mit der A 20 einen sechsstreifigen Ausbau der A 23 für sinnvoll hielten, erkundigten sie sich nach möglichen Überlegungen hierzu.

Herr Butenschön antwortete, dass der Bundesverkehrswegeplan die A 23 zeitnah nicht vorsehe und auch die Autobahn GmbH keine zwingende Notwendigkeit hierfür feststelle. Zahlreiche Projekte würden im weiteren Bedarf aufgeführt, doch müssten erst die vordringlichen Bedarfe bearbeitet werden.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertretenden fügten hinzu, dass sie derzeit die Verkehrsprognose 2040 erwarteten und deren Szenarien dann bewerteten. Die Prognosezahlen seien ausschlaggebend für die Umsetzung eines Vorhabens durch den Bund. Was nicht in dessen Bedarfsplan aufgenommen worden sei, sei schwierig umzusetzen, wie man aktuell bei der Brücke Hochdonn im Zusammenhang mit North-Volt beobachten könne. Für die Ansiedlung von NorthVolt sei ein Ausbau der A 23 mit Ausnahme der genannten Anschlussstelle kein ausschlaggebendes Thema gewesen.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE fragten zur A 25, der so genannten „Marschenautobahn“, mit welcher Verkürzung der Lebenszeit bei diesem Bauwerk bis zur ersten Sanierung aufgrund des Untergrunds gerechnet werde. Zu der auf Folie 16 dargelegten Bilanz bezüglich der Verkehrsströme auf der A 20 baten sie die Relevanz für Hamburg zu erläutern und den Planungsstand zur A 21 Bargtheide-Geesthacht-Handorf, mitzuteilen.

Eine fertig gestellte A 20, so Herr Haß, würde wegen der zahlreichen Quell- und Zielverkehre zwischen Skandinavien und den Beneluxländern eine deutliche Entlastung der A 7 bedeuten. Eine westliche Umfahrung Hamburgs sei, wie Ereignisse in der jüngsten Vergangenheit gezeigt hätten, dringend notwendig und wegen der Straßenbelastungen jeder Containerverkehr auf der Schiene wünschenswert. Die dargestellten Zahlen bedingten ein Verkehrsmodell mit einer vollständigen und weitergeführten A 20. Was bei einem Teilbau der A 20 bis zur A 7 zusätzlich in Hamburg eintreffen würde, würde er nicht überbewerten, da die meisten Verkehre über die Ostseite führten.

Herr Butenschön ergänzte zu der angesprochenen Maßnahme der A 21, dass auch sie nicht zu dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans gehöre.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wollten wissen, ob die ökologischen Querungen östlich von Bad Segeberg auch Wildbrücken einschlossen und wieviele Ausgleichsmaßnahmen jeweils auf Flächen ganz in der Nähe oder an anderen Orten umgesetzt würden.

Herr Haß verwies hinsichtlich der für den Wildwechsel vorgesehenen Querungen auf die Internetseite des Projektes. Sie würden von den Tieren sehr gut angenommen.

Im Nachgang zur Sitzung teilte die DEGES mit, das Verhältnis der A/E-Flächen bei der A 20 in trassennah und trassenfern (Folie 28) liege bei ungefähr eins zu drei.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter wiesen darauf hin, dass die Maßnahmen von DEGES und Autobahn GmbH an dem entsprechenden Streckenabschnitt der A 20 für die Fledermäuse vorbildlich seien.

Auf Nachfrage der Hamburger Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, wieweit in den Planungen die S 6 berücksichtigt sei, erwähnte Herr Haß die Anpassung der vorhandenen S-Bahn-Brücke in Altona.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten, dass die S-Bahn ausweislich der Machbarkeitsstudien unter der Autobahn gut hindurchkomme.

Zu den Verfahrensständen der Vorhaben an der A 23 und der A 25 informierte Herr Butenschön, dass bei der A 23 das Planfeststellungsverfahren beginne, während der Planfeststellungsbeschluss für die A 25 derzeit beklagt werde. Unabhängig davon bereiteten sie – was rechtlich möglich sei – die Maßnahmen zur Sicherung der dauerhaften ökologischen Funktion (CEF-Maßnahmen) vor. Wo die Radwegquerung ange-dacht sei, könne er derzeit nicht sagen, doch sei eine solche aufgrund der geringeren Maße immer etwas einfacher zu realisieren als für den Pkw- und Lkw-Verkehr.

A 26 West und A 26 Ost

Herr Haß erläuterte zum Verfahrensstand, dass beim Abschnitt 6a der A 26 Ost mit den vorlaufenden Umweltmaßnahmen begonnen werden könne. Entsprechendes wäre auch im Falle einer Klage bei Bad Segeberg möglich. Die Bauzeit werde wegen des Baugrundes und der Umweltschutzmaßnahmen sehr lang sein. Zum Setzungsverhalten bei der A 26 West fügte er hinzu, dass sie dies in Zusammenarbeit mit geologischen Fachgutachtern zu ermitteln suchten und viel unternommen werde, um Setzungen möglichst gering zu halten. Dies gehe jedoch auch zulasten der Bauzeit.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE griffen auf, dass auf Folie 67 eine deutliche Entlastung der B 73 behauptet werde, während im Verkehrsausschuss auch eine Zunahme kurz vor Harburg deutlich geworden sei. Weiterer Verkehr auf der Otto-Brenner-Straße würde für die bereits stark durch Verkehrslärm belastete Siedlung Kirchdorf Süd eine zusätzliche Belastung von einer weiteren Seite bedeuten. Hierzu interessierte sie der Stand der Planungen, zumal der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer dem Vernehmen nach den Bereich Otto-Brenner-Straße zurückbauen wolle.

Herr Haß bestätigte, dass ein gewisses Maß an zusätzlichem Verkehr auf der Otto-Brenner-Straße eintreten werde. Ein aktueller Planungsstand zum Rückbau der Otto-Brenner-Straße sei ihm nicht bekannt. Trotz einer gewissen Steigerung in dem Bereich des Zulaufs zur A 26 verträgen die Verkehrszahlen auch eine zweistreifige Straße. Hinsichtlich der lärmtechnischen Einschätzung erklärte er, dass mit einer im Tunnel geführten A 26 Ost in dem Bereich und einem Lärmschutz, der im Zuge des A1-Ausbaus mit einer Galerie im Bereich Kirchdorf Süd geplant sei, eine signifikante Lärmreduktion für Kirchdorf Süd zu erwarten sei.

Norderelbbrücke und A 1

Die Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN machten darauf aufmerksam, dass die BUKEA in dem Bereich wegen der Veränderung der Wasserbemessungsgrenzen noch eine weitere Deicherhöhung einplanen müsse, und wollten wissen, ob dies auch bei der Neuplanung der A 1- Brücke berücksichtigt werde.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE fragten, wieweit die Abstimmung der einzelnen Baumaßnahmen bei der Norderelbbrücke und im gesamten Hamburger Süderelbe-Raum vorangeschritten sei und ob eine Übersicht bestehe, der man die aufeinander abgestimmten Planungen der Behörden entnehmen könne.

Seines Wissens nach, so Herr Haß, seien die verschiedenen Deicherhöhungsschritte eingeplant worden. Er würde dazu aber nachträglich noch eine Auskunft geben.

Im Nachgang zur Sitzung teilte die DEGES hierzu mit: „Im Rahmen der Planung und Planfeststellung wurde eine Deicherhöhung auf +9,00 m Normalhöhennull (NHN) zugrunde gelegt und mit der BUKEA abgestimmt.“

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bejahten, alle Maßnahmen im Kontext Süderelbe und Elbquerungen im Blick zu haben. Für die Elbbrücke sei ein sehr konkreter Zeitplan hinterlegt.

Herr Haß ergänzte, dass regelmäßig und häufig ein Austausch mit den einzelnen Beteiligten stattfindet und an einzelnen Projekten Verschiebungen eingetreten seien.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE wandten ein, dass gemäß einer Übersicht der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg dort eine zehnjährige Großbaustelle zu erwarten sei (siehe Anlage 1). Sie fragten nach den zeitlichen Überschneidungen der Maßnahmen, da die Erreichbarkeit der Hamburger Innenstadt und der Stadtteile nördlich der Elbe für den Hamburger Süden immense Bedeutung habe. Außerdem baten sie um eine Protokollerklärung, was in den letzten zehn Jahren an Schienenstrecken neu gebaut worden sei und wo Elektrifizierungen stattgefunden hätten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter hielten die formulierte Sorge für nachvollziehbar und betonten die große Bedeutung und Singularität der Aufgabe. Für sie sei wichtig, dass die Projekte mit dem weitesten Planungsstand auch gebaut würden.

Herr Butenschön legte Wert auf die Klarstellung, dass es sowohl bei der Rader Hochbrücke als auch bei der Norderelbbrücke darum gehe, deren Einsatzfähigkeit zu erhalten, bis die Ersatzbauwerke stünden. Sie wollten Maßnahmen der Entlastung und der Schonung entwickeln.

Sollte es weitere Fragen geben, so Herr Haß, könnten diese ihm schriftlich gestellt und von ihm beantwortet werden (Anlage 2).

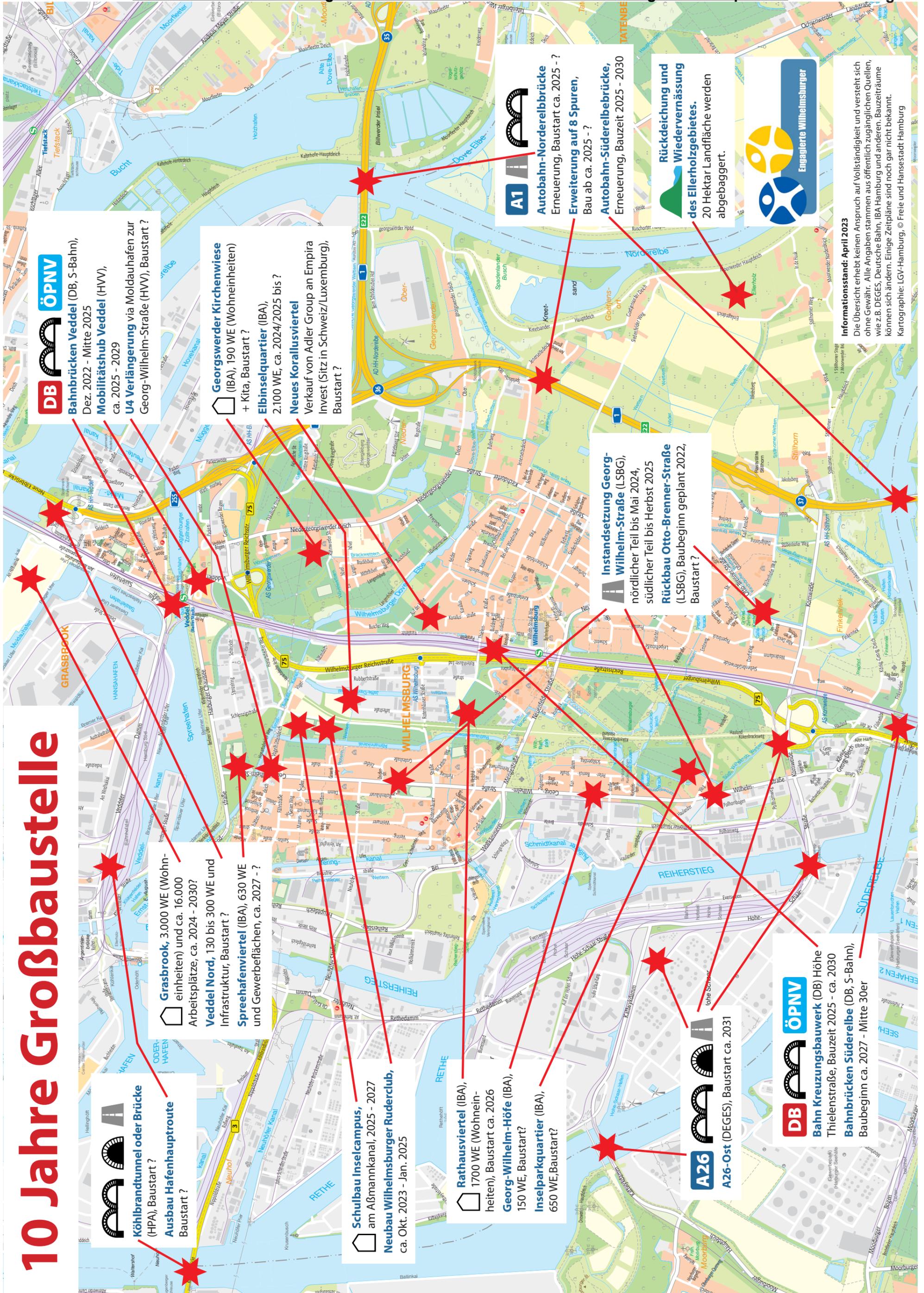
Der schleswig-holsteinische Vorsitzende hielt fest, es sei erfreulich und motivierend zu sehen, dass es vorangehe.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen.

Eckard Graage (i.V.), Berichterstattung

10 Jahre Großbaustelle



Informationsstand: April 2023
 Die Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und versteht sich ohne Gewähr. Alle Angaben stammen aus öffentlich zugänglichen Quellen, wie z.B. DEGES, Deutsche Bahn, IBA Hamburg und anderen. Bauprozesse können sich ändern. Einige Zeitpläne sind noch gar nicht bekannt.
 Kartographie: LGV-Hamburg, © Freie und Hansestadt Hamburg



10 Jahre Großbaustelle

Wilhelmsburg, Veddel, Grasbrook

Planen mit Überblick?

Wir, die Engagierten Wilhelmsburger, beschäftigen uns als Bürgerinitiative seit vielen Jahren mit den Verkehrsproblemen auf unseren Elbinseln.

Wir stellen fest, dass sich die Bewohner der Elbinseln über das Ausmaß des zu erwartenden Bau-Chaos nicht im Klaren sind. Geschweige denn Politik und Verwaltung, sowie die vielen beteiligten Bauträger. Ohne Absprachen untereinander, wurschtelt jeder allein vor sich hin. Eine zentrale Koordination der mindestens 25 großen Bauprojekte ist bisher nicht vorgesehen.

Nadelöhr Wilhelmsburg

In Wilhelmsburg leben heute rund 58.000 Menschen. Ein großer Teil der Wilhelmsburger Fläche ist Hafengebiet, mehr als in jedem anderen Hamburger Stadtteil. Damit verbunden bewegen sich enorme Verkehrsströme durch unseren Stadtteil.

Für 10 bis 15 Jahre wird Wilhelmsburg zur Großbaustelle und so zum Nadelöhr. Denn viele für Hamburg lebenswichtige Verkehrsachsen führen über unsere Inseln:

- die Autobahn A1,
- die Wilhelmsburger Reichsstraße B75
- fast der gesamte Nord-Süd-Personenverkehr der Deutschen Bahn,
- der Warenverkehr der Bahn von und zum Hafen
- die gesamten S-Bahn-Verkehre und die meisten Busverbindungen zwischen dem Süderelberaum und der Hamburger Stadtmitte.



Viele Großbaustellen zur gleichen Zeit

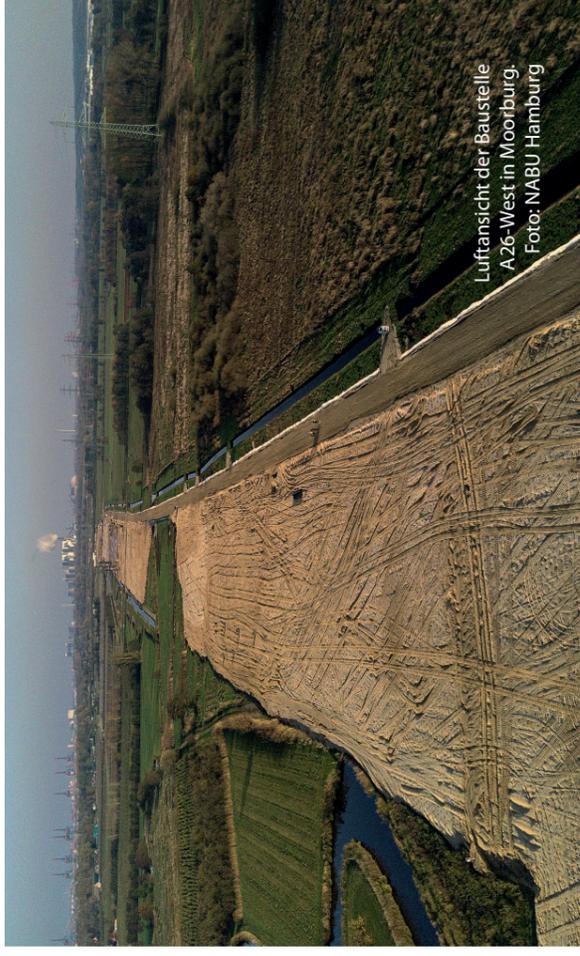
Es ist absehbar, dass die Verkehre auf unseren Inseln früher oder später zusammenbrechen. Denn wesentliche Großprojekte sollen über Jahre hinweg mehr oder weniger zeitgleich gebaut werden:

- Neubau aller Brücken für die A1 und Neubau der Bahnbrücken im Norden und im Süden
- eventuell der Bau der A26-Ost, sofern wir sie nicht noch verhindern können
- große Wohnquartiere mit der notwendigen Infrastruktur für rund 15.000 Neubürger

Verkehrliches Chaos = Verkehr im Stillstand!

Wir werden massive Behinderungen auf der Autobahn, den Bundes- und den Stadtstraßen erleben. Mehr Staus und dichteren Verkehr z.B. durch den Baustellenverkehr zu und von den Baugebieten, sowie Straßensperrungen.

Es ist mit jahrelangen Behinderungen des ÖPNV durch Straßen- und Brückensperrungen sowie durch Gleisarbeiten zu rechnen. Allein über die Süderelbbrücken der Bahn queren täglich ca. 1.000 regionale und überregionale Züge einschließlich der S-Bahnen.



Luftansicht der Baustelle A26-West in Moorburg. Foto: NABU Hamburg

Bürgerbeteiligung?

Das, was bei allen Projekten offiziell „Bürgerbeteiligung“ genannt wird, war und ist nicht mehr als reine Bürgerinformation. Auf die Frage welche Projekte sinnvoll sind und wie sie gestaltet werden können, haben wir keinen Einfluss.

Und bei Sturmflut?

Der Schutz der Bevölkerung vor und bei einer Sturmflut spielt in den Planungen offensichtlich keine Rolle. Wie wird die Deichsicherheit gewährleistet (z.B. beim Bau der neuen Eisenbahnbrücken über die Süderelbe. Oder beim Bau eines Tunnels für die A26-Ost)? Wie kann im Fall von Hochwasser/Sturmflut die Evakuierung der Bevölkerung sichergestellt werden?

Die Auswirkungen von Baustellen auf ihre Umgebung

Die Nachbarschaften z.B. beidseitig der Süderelbbrücken müssen weichen, weil die Flächen für die Montage der Brückenteile der Bahn benötigt werden. Das betrifft z.B. die Deichwacht, den DLRG, den Wohnmobilstellplatz in Finkenriek, die Insel Biker, das Kickboxcenter und einige Anwohner. Auf der anderen Elbseite: die kleine Werft und den Hausboothafen am Diamantgraben.

Wir befürchten die massive Zerstörung von Naherholungs- und Naturflächen durch die Bauarbeiten, mehr Luftverschmutzung und Lärm.

Die Versorgung der Bevölkerung mit lebenswichtigen Gütern könnte zeitweise gefährdet sein. Wenn die Zukunft unseres Krankenhauses Groß-Sand nicht bald gesichert wird, werden dann Schwerverletzte und Kranke per Hubschrauber ausgeflogen?

Impressum

Vi.S.d.P: Engagierte Wilhelmsburger, Kontakt: info@die-engagierten-wilhelmsburger.de

Layout: Roswitha Stein, www.roswithastein.de

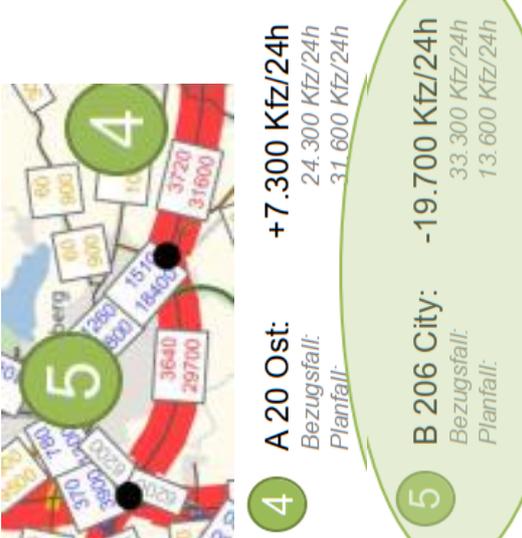
Gefördert von: Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V., Beirat für Stadtteilentwicklung

Wilhelmsburg, Roswitha Stein

Fotos: Wilhelmsburg - Manuel Humburg; Verkehrsschilder Bab - Wikipedia - Politikeraner



Stellungnahme	Frage Bürgerschaft
<p>Von den rund 10.000 Kfz/24h, die im Planfall auf der A 20 mehr als auf der B 206 fahren, kommen rund 4.000 Kfz/24h aus dem Raum südwestlich Hamburg und fahren in Richtung Lübeck. Weitere rund 2.000 Kfz/24h, ebenfalls aus dem Raum südwestlich Hamburg, sind Verkehr in/aus Richtung Bad Segeberg, die im Planfall über die westliche A 20 und im Bezugsfall über die A 1 und die südliche A 21 kommen. Im Norden werden jeweils rund 500 Kfz/24h von der B 430 und der B 205 auf die A 20 verlagert. Damit sind etwa 7.000 der rund 10.000 Kfz/24h weiträumiger Verkehr. Die restlichen 3.000 Kfz/24h verlagern sich aus dem nachgeordneten Netz (Landes- und Kreisstraßen) im Nahbereich der A 20 auf diese.</p> <p>Zu a) siehe auch Antwort zu 3a)</p> <p>Die +2.000 Kfz/24h am Punkt 2 sind Quell- und Zielverkehr von Kaltenkirchen, der im Bezugsfall über das nachgeordnete Netz (Landes- und Kreisstraßen) in Richtung Osten fährt. Im Planfall fährt dieser Verkehr im Nordwesten von Kaltenkirchen auf die A 7 auf und von dort weiter über die A 20 in Richtung Bad Segeberg.</p> <p>An der Landesgrenze SH/HH wird die A 1 um rund 4.000 Kfz/24h entlastet, auf der A 7 sind es -8.000 Kfz/24h und auf der A 23 -21.000 Kfz/24h.</p>	<p>1. Die B206 wird an Modellpunkt 1 um 9.800 Kfz/d entlastet, während die parallele A20 20.200 Kfz/d aufweist. Also 10.400 Kfz/d mehr. Angesichts der geographischen Lage fragen wir nach, von welchen Straßen er abgezogen wird bzw. zu welchem Anteil es sich um Verkehr handelt, der im Bezugsfall ohne A20 nicht stattgefunden hätte?</p> <p>a. Dieses auch vor dem Hintergrund, dass die Belastung der A20 am Modellpunkt 4 östlich Bad Segebergs sich nur 7.300 Kfz/d erhöht.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>1</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>B 206 Forst: -9.800 Kfz/24h Bezugsfall: 10.600 Kfz/24h Planfall: 800 Kfz/24h</p> </div> </div> <p>2. Die Summe der Modellpunkte 2 und 3 (+2.000 und -800) zeigt, dass durch die A20 1.200 Kfz/d mehr Richtung Hamburg fahren als im Bezugsfall ohne A20. Um wieviele Kfz/d bzw. % werden die A1, A7, A23 und andere Straßen an der Landesgrenze SH/HH durch die A20 entlastet?</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>2</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>A 21 Süd: -800 Kfz/24h Bezugsfall: 28.400 Kfz/24h Planfall: 27.600 Kfz/24h</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>3</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>A 7 Süd: +2.000 Kfz/24h Bezugsfall: 79.800 Kfz/24h Planfall: 81.800 Kfz/24h</p> </div> </div>

<p>3. Bei Modellpunkt 5 (Durchfahrt Bad Segeberg) sinkt die Verkehrsbelastung um 19.700 Kfz/d steigt aber auf der A20 Südfahrt um 29.700 Kfz/d also 10.000 Kfz/d mehr als in Bad Segeberg entlastet wird. Angesichts der geographischen Lage fragen wir nach, von welchen Straßen er abgezogen wird bzw. zu welchem Anteil es sich um Verkehr handelt, der im Bezugsfall ohne A20 nicht stattgefunden hätte?</p> <p>a. Dieses auch vor dem Hintergrund, dass die Belastung der A20 am Modellpunkt 4 östlich Bad Segebergs sich nur 7.300 Kfz/d erhöht.</p>  <table border="1" data-bbox="678 1556 954 2094"> <tr> <td>4</td> <td>A 20 Ost:</td> <td>+7.300 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Bezugsfall:</td> <td>24.300 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Planfall:</td> <td>31.600 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>B 206 City:</td> <td>-19.700 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Bezugsfall:</td> <td>33.300 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Planfall:</td> <td>13.600 Kfz/24h</td> </tr> </table>	4	A 20 Ost:	+7.300 Kfz/24h		Bezugsfall:	24.300 Kfz/24h		Planfall:	31.600 Kfz/24h	5	B 206 City:	-19.700 Kfz/24h		Bezugsfall:	33.300 Kfz/24h		Planfall:	13.600 Kfz/24h	<p>Wie bei Frage 1 ist es vor allem der weiträumige Verkehr von südwestlich Hamburg in Richtung Lübeck, der im Bezugsfall die südliche A 1 nutzt, im Planfall aber auf der A 20 fährt (rund 4.000 Kfz/24h). Weitere etwa 6.000 Kfz/24h aus den östlichen Stadtgebieten von Bad Segeberg fahren im Planfall über die B 206 im Südosten von Bad Segeberg auf die A 20 auf, um dann weiter über die A 20 in Richtung Westen zu fahren. Deshalb erhöht sich der Verkehr auf der A 20 östlich von Bad Segeberg auch „nur“ um rund 7.300 Kfz/24h.</p>	<p>Die Verkehrsuntersuchung zur A 20 berücksichtigt keine zusätzlichen Maßnahmen auf dem bestehenden Straßennetz. Eine Erhöhung der Widerstände in der Ortsdurchfahrt durch Tempoeinschränkungen oder Querschnittsreduzierungen würde zu weiteren Verlagerungen auf die A 20 südlich Bad Segeberg führen.</p>
4	A 20 Ost:	+7.300 Kfz/24h																		
	Bezugsfall:	24.300 Kfz/24h																		
	Planfall:	31.600 Kfz/24h																		
5	B 206 City:	-19.700 Kfz/24h																		
	Bezugsfall:	33.300 Kfz/24h																		
	Planfall:	13.600 Kfz/24h																		
<p>b. Zusatzfrage: Wie ist die Durchfahrtsmöglichkeit der heutigen B206 innerhalb Bad Segebergs (50 km/h, Vierspurigkeit plus Abbiegespuren) in dem Planfall gegenüber dem Bezugsfall verändert worden?</p>																				

4. Können wir die Änderungen auf der A21 und der B205 nördlich Bad Segebergs bekommen? (Blaue und Rote Zahlen beiliegenden Graphikausschnitts)?



- B 205 nördlich Wahlstedt: Abnahme um 200 Kfz/24h im Querschnitt, davon 140 SV/24h
- A 21 westlich Negernbötel: Zunahme um 1.300 Kfz/24h im Querschnitt, davon 60 SV/24h

5. Können wir die Änderungen der jeweils zwei um das Zentrum Bad Segebergs gelegenen Punkte bekommen (Blaue Zahlen beiliegenden Graphikausschnitts)?



- B 206 westlich der K61: Abnahme um 13.600 Kfz/24h im Querschnitt, davon 2.420 SV/24h
- B206 zw. Brücke Hamburger Straße Ziegelstraße: Abnahme um 19.200 Kfz/24h im Querschnitt, davon 2.300 SV/24h