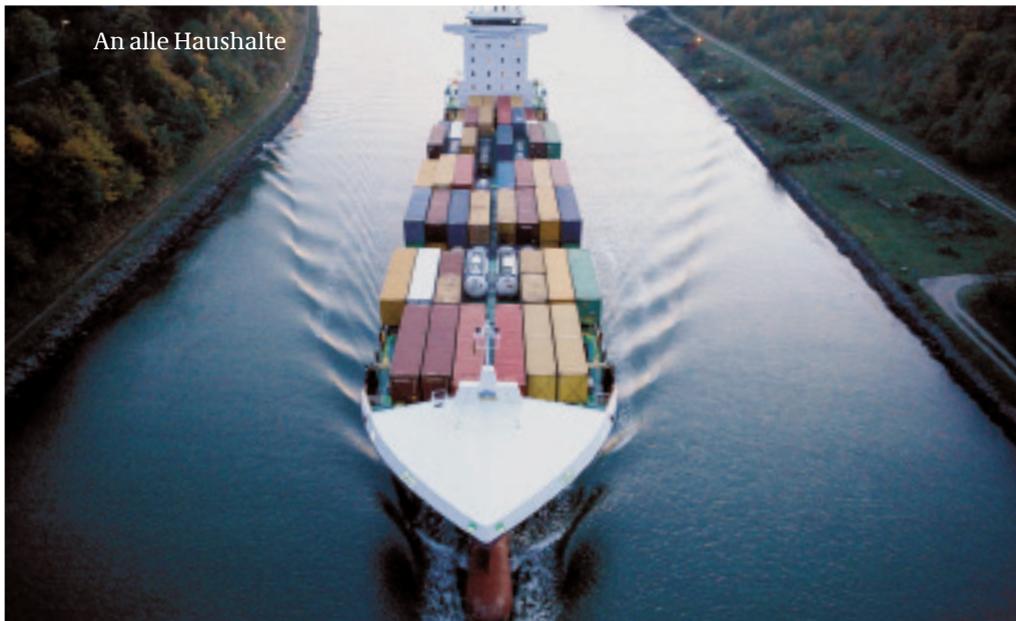


Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals

Aktuelle Informationen zum Projektstatus

An alle Haushalte



- 4** **Warum muss die Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals ausgebaut werden?**
Das Projekt
- 6** **Welche Maßnahmen sollen durchgeführt werden?**
Der Plan
- 8** **Wie funktioniert ein Planfeststellungsverfahren?**
Der Prozess
- 10** **„Dialog auf Augenhöhe“**
Interview: Wilfried Johst
- 12** **Wie werden die unterschiedlichen Interessen berücksichtigt?**
Die Realisierung
- 14** **„Sehr guter gemeinsamer Weg“**
Interview: Ragnar Schaefer

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Vorbereitungen zur Verbreiterung der sogenannten Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) zwischen Kilometer 80 und Kilometer 95 laufen auf Hochtouren. Trotz einiger schwieriger Einzelfragen freuen wir uns über eine insgesamt sehr positive Haltung gegenüber dem Vorhaben, den NOK zu einem zukunftsfähigen Verkehrsweg weiterzuentwickeln.

Viele von Ihnen haben die Möglichkeiten des Planfeststellungsverfahrens genutzt und Stellungnahmen oder Einwendungen eingereicht, mit denen wir uns als Planungsgruppe für den Ausbau des NOK zurzeit befassen. Damit Sie sich aus erster Hand über die aktuellen Entwicklungen und über den Umgang mit den zahlreichen Anregungen informieren können, finden Sie auf den folgenden Seiten einen kurzen Überblick unserer bisherigen Arbeitsergebnisse.

Darüber hinaus wollen wir diese Gelegenheit nutzen, auch diejenigen zu Wort kommen zu lassen, die sich für private und öffentliche Belange sowie für den Umwelt- und Naturschutz einsetzen. Ich danke Ihnen allen für das Interesse an unserem Vorhaben und für Ihr Engagement zur Entwicklung einer für alle Beteiligten akzeptablen Maßnahme. Viel Spaß beim Lesen und vielleicht auch beim Diskutieren der aktuellen Entwicklungen.



Sönke Meesenburg

A handwritten signature in black ink that reads "Sönke Meesenburg". The signature is written in a cursive style.

Leiter der Planungsgruppe für den Ausbau des NOK
beim Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau



Warum muss die Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals ausgebaut werden?

Als meistbefahrenste künstliche Seeschiffahrtsstraße der Welt passieren den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) über 30.000 Schiffe pro Jahr – und dabei sind Sport- und Kleinfahrzeuge noch nicht einmal mitgerechnet. Gleichzeitig sind die 98,6 Kilometer zwischen Kiel und Brunsbüttel mit rund 8.000 direkt und indirekt Beschäftigten ein unverzichtbarer Wirtschafts- und Arbeitsplatzfaktor für Schleswig-Holstein.

Mehr Verkehr

Seit seiner offiziellen Einweihung 1895 wurde der NOK bereits im 20. Jahrhundert den stetig wachsenden Anforderungen an einen modernen Verkehrsweg angepasst. Seit der Jahrtausendwende ist das Verkehrsaufkommen kontinuierlich angestiegen und legt jetzt nach einem kurzfristigen Rückgang wieder deutlich zu. Zum Beispiel wuchs die Menge der durch den Kanal transportierten Ladung im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 16 Prozent auf knapp 84 Millionen Tonnen.

Größere Schiffe

Dabei passiert nicht nur eine immer größere Anzahl von Schiffen den Kanal. Auch die durchschnittliche Größe der häufigsten Schiffskategorien nimmt stetig zu – und hat sich im Vergleich zu den 1990er-Jahren mittlerweile verdoppelt. Heute kann der NOK von Schiffen mit einer Länge von bis zu 235 m und einer Breite von bis zu 32,5 m befahren werden. Allerdings können sich größere Schiffe nicht überall im Kanal gefahrlos begegnen.

Das Nadelöhr-Problem

Besonders im Bereich zwischen den Kanalweichen Königsförde und

Schwartenbek lassen sich sichere Schiffsbegegnungen immer häufiger nur noch realisieren, wenn die beteiligten Schiffe längere Wartezeiten in Kauf nehmen. Das führt zu einem höheren Treibstoffverbrauch, damit zu vermeidbaren CO₂-Emissionen und lässt einige Reeder sogar wieder den Umweg um Skagen wählen. Der logische Ausweg: ein verkehrsgerechter Ausbau der rund 20 Kilometer langen Strecke zwischen Kiel-Holtenau und Königsförde. Damit wird der Kanal wieder attraktiver für den internationalen Schiffsverkehr – und das sichert nicht nur Arbeitsplätze in Schleswig-Holstein, sondern bedeutet auch mehr Umschlag für die deutschen Nordseehäfen.

Bedarf und Nutzen

Es geht bei den Ausbaumaßnahmen also in erster Linie nicht darum, in Zukunft das Verkehrsaufkommen im Kanal weiter zu erhöhen. Vordringlich sollen die bereits bestehenden und erwarteten Verkehre zügig bewältigt werden. Dabei übersteigt der wirtschaftliche Nutzen dieser Maßnahme die notwendigen Investitionen bei Weitem: Eine Nutzen-Kosten-Berechnung im Auftrag der Planungsgruppe des Wasser- und Schifffahrtsamts Kiel-Holtenau (WSA) hat ergeben, dass für jeden Euro, der in den Ausbau des Kanals investiert wird, ein Nutzwert in Höhe von 5 Euro entsteht.

Welche Maßnahmen sollen durchgeführt werden?

Auf der östlichen Teilstrecke befindet sich der NOK noch heute im Ausbauzustand von 1914 – mit einer Sohlenbreite von 44 m und Kurvenradien zwischen 1.400 und 3.000 m. Für einen modernen Schiffsverkehr und den wirtschaftlichen Gütertransport sind diese baulichen Gegebenheiten nicht mehr ausreichend.

Die Vorbereitung

Vor Planungsbeginn wurden im Auftrag der Planungsgruppe des WSA umfassende Voruntersuchungen durchgeführt. Unter anderem wurden im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unterschiedliche Ausbauvarianten untersucht und verglichen. Die Ergebnisse zeigten, dass ein Ausbau des östlichen Kanalabschnitts auf eine Sohlenbreite von 70 m und die Realisierung von Kurvenradien von mindestens 3.000 m die verkehrstechnischen Anforderungen optimal erfüllt.

Die Trassierung

Das Kurvenband des NOK, also die Aneinanderreihung von Kurven und Geraden, wurde so optimiert, dass die für den Ausbau notwendigen Eingriffe in die Ufer möglichst gering ausfallen. Leider ließen sich dabei nicht sämtliche Beeinträchtigungen von Anwohnern komplett vermeiden.

Die Umsetzungskonzepte

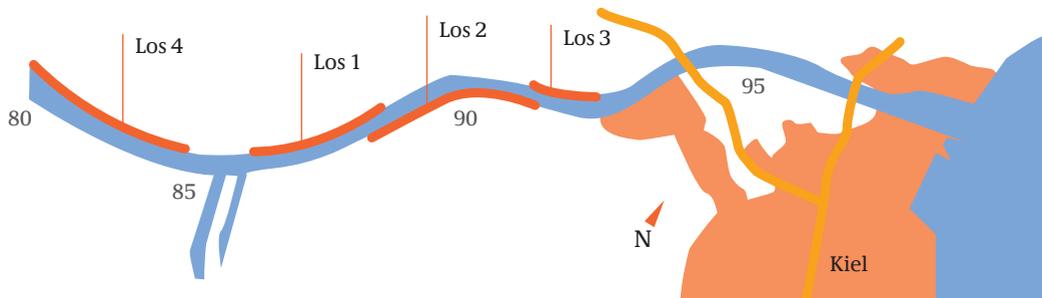
Neben der Wirtschaftlichkeit wurden natürlich auch zahlreiche weitere Faktoren berücksichtigt. Zum Beispiel sollen baubedingter Lärm und Verkehr so gering wie möglich gehalten werden. Darüber hinaus wurden die Eingriffe in Landschaft und Natur in Absprache mit Naturschutzverbänden auf ein Mindestmaß begrenzt und in Einzelfällen wurden ökologisch sinnvolle Sonderlösungen entwickelt.

Die Verantwortlichen

Auftraggeber des Ausbausvorhabens ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), die Genehmigungsbehörde ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Träger des Vorhabens ist das Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau mit der dort ansässigen Planungsgruppe für den Ausbau des NOK. Sie ist verantwortlich für Vorbereitung und Koordination des Projekts sowie für die Begleitung der Baumaßnahmen. Der genaue Ablauf bis zur Erlangung des Baurechts ist durch das sogenannte Planfeststellungs-



In den vier rot markierten Bereichen (Los 1–4) ist die Abflachung der engen Kurven geplant.



Wie funktioniert ein Planfeststellungsverfahren?

Wenn eine Bundeswasserstraße wie der Nord-Ostsee-Kanal ausgebaut werden soll, muss per Gesetz ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Dabei werden unter anderem die durch das geplante Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange berücksichtigt und von einer unabhängigen Instanz bewertet – der Planfeststellungsbehörde.

Veröffentlichung der Planungen

Der Unterschied zu einem gewöhnlichen Verwaltungsverfahren besteht in der Beteiligung von Bürgern, deren Belange durch das Vorhaben betroffen sind. Zu diesem Zweck wurden die Planungen Anfang 2010 der Öffentlichkeit vorgelegt. Betroffene Bürger, Gemeinden und Organisationen konnten sämtliche Unterlagen über einen Zeitraum von einem Monat im zuständigen Rathaus sowie im Internet einsehen und anschließend schriftliche Einwendungen gegen die geplanten Maßnahmen vorbringen.

Einwendungen der Betroffenen

Insgesamt wurden im Laufe dieses Verfahrens mehrere hundert Einwendungen vorgebracht – unter

anderem gegen mögliche Lärm- und Schmutzentwicklung, die Beeinträchtigung angrenzender Häuser und Grundstücke, die geplante Wegführung für Baufahrzeuge, Lagerflächen für den Aushub oder den Umfang der vorgesehenen Umweltschutzmaßnahmen.

Lösungskonzepte

Anschließend wurden von der Planungsgruppe des WSA unter Berücksichtigung der Einwendungen neue Lösungen entwickelt – zum Beispiel ein neues Transportkonzept zur Verbringungsfläche Warleberg, Lärmminderungskonzepte einschließlich der Pläne zur Errichtung diverser Lärmschutzwälle, ein Wegenutzungskonzept und angepasste Umwelt- und Naturschutzmaßnahmen.



Konzentrierter Austausch: Teilnehmer des zweitägigen Erörterungstermins im September 2010

Erörterungstermin

Die während der Einwendungsfrist eingegangenen Stellungnahmen und die vom WSA entwickelten Lösungsansätze wurden im September 2010 bei einem zweitägigen Erörterungstermin vorgestellt und besprochen. Teilnehmer waren betroffene Bürger, Gemeinden und Organisationen sowie Vertreter der Planungsgruppe des WSA und der genehmigenden Behörde.

Aktueller Stand

Zurzeit wägt die Planfeststellungsbehörde sämtliche Einwendungen ab und fällt die notwendigen Entscheidungen. Der Beschluss wird bis etwa Mitte des Jahres 2011 erwartet.

Der Beschluss

Das Verfahren wird mit dem Planfeststellungsbeschluss durch die verantwortliche Behörde – hier der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord abgeschlossen. Wenn das Bundesland Schleswig-Holstein zustimmt und kein Einwender Klage erhebt, hat der Vorhabens-träger das Recht, mit dem Bau zu beginnen.

Das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des NOK

- ▼ Planerstellung durch die Planungsgruppe
- ▼ Dezember 2009: Einreichung des Plans bei der Planfeststellungsbehörde (Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord)
- ▼ 8. Januar bis 8. Februar 2010: Öffentliche Auslegung
- ▼ 22. Februar 2010: Ende der Einwendungsfrist
- ▼ 29. und 30. September 2010: Erörterungstermine
- ▼ November 2010: Dokumentation der Erörterungstermine
- ▼ Derzeit: Abwägung und Entscheidung
- ▼ Planfeststellungsbeschluss
- ▼ Beginn der Realisierung

„Dialog auf Augenhöhe“

Das Haus von Wilfried Johst und seiner Familie steht in Warleberg in unmittelbarer Nachbarschaft zu der Fläche, auf der im Rahmen des Kanalausbaus ein Großteil des trockenen Bodenabtrags abgelagert werden soll. Aber der gebürtige Neuwittenbeker hat nicht nur als betroffene Privatperson einige Einwendungen erhoben. Auch als Mitglied des Gemeinderats setzt er sich für die Anliegen der Anwohner ein.

Herr Johst, wie haben Sie von den geplanten Baumaßnahmen erfahren?

Über den geplanten Kanalausbau wurde ja schon im Vorfeld in der Presse berichtet, das war also keine Überraschung. Dann kursierte in der Gemeinde das Gerücht, dass Warleberg als Ablagerungsfläche vorgesehen werden könnte. Und das bewahrheitete sich, als uns später bei einer Einwohnerversammlung die konkreten Pläne von der Planungsgruppe des WSA vorgestellt wurden.

Und wie war Ihre erste Reaktion?

Naja, begeistert waren wir natürlich nicht gerade. Als Betroffener reagiert man erst mal sehr emotional und fragt sich: Warum ausgerechnet hier? Aber wenn man etwas länger darüber nachdenkt, ist die Planung generell schon sinnvoll.

Inwiefern?

Natürlich will niemand unbedingt Baulärm vor der eigenen Haustür. Andererseits ist eine nahe Lagerung des Aushubs die umweltfreundlichste Lösung. So vermeidet man

zumindest unnötige Emissionen, die bei einem längeren Abtransport in eine Kiesgrube oder Ähnliches entstehen würden.

Aber bei der Umsetzung gab es im Detail noch Änderungswünsche.

Dabei ging es im Wesentlichen um zwei zentrale Themen: Im ursprünglichen Plan war vorgesehen, dass der Aushub mit Lkw vom Kanal bis zur Ablagerungsfläche transportiert wird, und dass die Arbeiten an sieben Tagen in der Woche rund um die Uhr stattfinden. Mit beidem waren wir nicht einverstanden.

Was haben Sie erreicht?

Der Aushub soll nun über eine Förderbandanlage transportiert werden, sodass Straßen und Untergrund nicht durch die permanenten Lkw-Fahrten belastet werden. Das ist eine gute Lösung. Allerdings sind die fehlenden nächtlichen Ruhezeiten leider nach wie vor ein Streitpunkt, bei dem unbedingt noch nachgebessert werden muss.



Wilfried Johst

Welche Fragen sind darüber hinaus noch offen?

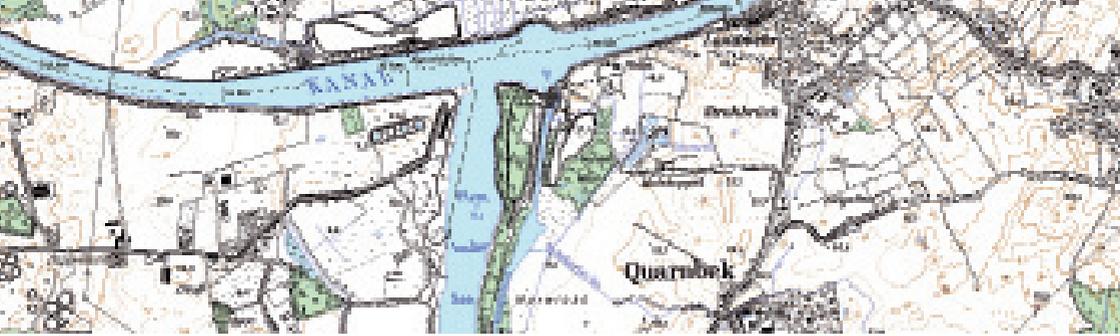
Bei einigen offenen Detailfragen geht es unter anderem um die Bereitstellung ökologischer Ausgleichsflächen, um die genaue Position eines Lärmschutzwalls und um die Gestaltung der Steilhänge am Kanalufer. Da bin ich aber optimistisch, dass wir gute Lösungen finden. Darüber hinaus arbeitet die Planungsgruppe des WSA zurzeit noch an Konzepten für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit während der Bauzeit und für die Bewältigung des Baustellen-Tourismus, den wir erwarten.

Das hört sich nach einem konstruktiven Prozess an.

Ja, erfreulicherweise fand bisher stets ein Dialog auf Augenhöhe statt. Dazu gehört auch, dass wir direkten Kontakt zu Frau Hansen von der zuständigen Planfeststellungsbehörde haben.

Wie ist generell Ihr Eindruck vom Verfahren?

Als Privatperson braucht man schon viel Zeit und Fachwissen, um sämtliche Unterlagen durchzuarbeiten und zu verstehen, um dann seine Einwendungen formulieren zu können. Die Gemeinde Neuwittenbek hat sogar externe Ingenieure und Landschaftsarchitekten beauftragt, um die Menge an Informationen zu sichten und fachlich zu bewerten. Aber vor dem Hintergrund der komplizierten Interessenlage ist diese Art der Beteiligung schon sinnvoll.



Umweltschonendes Konzept: Am Flemhuder See werden einige Flächen als Baustellengebiet genutzt

Wie werden die unterschiedlichen Interessen berücksichtigt?

Damit der Ausbau des NOK mit einer möglichst geringen Beeinträchtigung für alle Betroffenen stattfindet, wurde und wird die Planung in zahlreichen Punkten überarbeitet und angepasst. Um Natur und Umwelt effektiv zu schützen, wurde zum Beispiel gemeinsam mit dem Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein (LNV) ein detaillierter Landschaftspflegerischer Begleitplan entwickelt.

Schutz betroffener

Privatpersonen

Natürlich sollen die Anwohner vom Ausbau des NOK so wenig wie möglich beeinträchtigt und im Fall auftretender Schäden an ihrem Besitz angemessen entschädigt werden. Damit das gelingt, wird das Projekt von einer durchgängigen Beweissicherung begleitet.

Das heißt, der Zustand von angrenzenden Grundstücken und Gebäuden wird vor Baubeginn sowie während und nach der Baumaßnahme exakt erfasst und dokumentiert. Damit können eventuelle Schäden später präzise nachvollzogen und bewertet und die betroffenen Personen angemessen entschädigt werden.

Für eine anwohnerfreundliche Durchführung der Baumaßnahmen wurden dauerhaft benötigte Grundstücke gekauft, über kurzzeitig benötigte Flächen wurden Nutzungsverträge abgeschlossen.

Auch die Maßnahmen zur Lärmreduzierung wurden noch einmal erweitert: Lärmschutzwände sind geplant, im Bereich öffentlicher Straßen und Wege wird nur minimaler Baustellenverkehr herrschen, und auch die möglichst umfangreiche Festsetzung verbindlicher Bauzeiten erfolgte im Interesse der Anwohner. Darüber hinaus wurden sowohl die genaue Lage der Ablagerungsflächen als auch die Wegeführung und die genutzten Transportarten komplett überplant.

Naturschutz:

Beispiel Flemhuder See

Das Areal am Flemhuder See verfügt über einen großen Reichtum an Flora und Fauna sowie wertvolle Brut- und Laichplätze. Deshalb hat die zuständige Gemeinde Quarnbek zusammen mit dem LNV dieses Gebiet bereits vor einigen Jahren unter Schutz gestellt und ein ökologisches Spülfeldkonzept erarbeitet.

Während des Kanalausbaus sollen Flächen am Flemhuder See als Baustellengebiet genutzt werden. Mit dem LNV wurde ein umweltschonendes Konzept entwickelt, nach dem unter anderem eine neue Zufahrtsstraße über die Spülfelder und eine Lagerfläche für Baumaterialien nördlich der Spülfelder angelegt werden kann. Zudem werden Ausgleichsbiotope für Fische und Vögel geschaffen.

Artenschutz:

Beispiel Kreuzottern

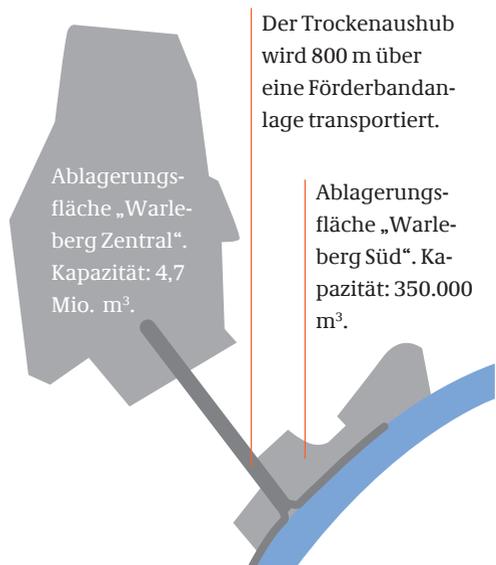
In den Kanalböschungen im Bereich Landwehr lebt eine der landesweit bedeutendsten Kreuzotterpopulationen, die für den Zeitraum des Ausbaus in speziell angefertigten Freiland-Terrarien untergebracht und anschließend wieder zurückgesiedelt werden, sobald die Böschung wieder artenspezifisch hergerichtet wurde. Dieser gesamte

Ablauf wird von Reptilienspezialisten überwacht und ist ein in Deutschland bisher einmaliges Vorgehen.

Bodenablagerung:

Beispiel Warleberg

Im Bereich der Ablagerungsfläche Warleberg wird der Boden über eine Förderbandanlage transportiert und mit einem verschwenkbaren Absetzer abgelagert. Durch den Verzicht auf Lkw reduziert sich die Belastung für Anwohner, Fläche und Umgebung deutlich. Darüber hinaus wurden Lärmschutzmaßnahmen getroffen und ein verkehrs- und umweltfreundliches Wegekonzept entwickelt.





Ragnar Schaefer

„Sehr guter gemeinsamer Weg“

Ragnar Schaefer ist Geschäftsführer des Landesnaturschutzverbandes Schleswig-Holstein e. V. (LNV). Der Dachverband der schleswig-holsteinischen Natur- und Umweltschutzverbände berät und vertritt die Naturschutzanliegen von 23 Mitgliedsverbänden mit etwa 175.000 Einzelmitgliedern gegenüber Politik und Verwaltung. Der LNV begleitet jährlich rund 1.000 Eingriffsplanungen in Schleswig-Holstein und engagiert sich auch beim Ausbau des NOK für umfassende Natur- und Umweltschutzmaßnahmen.

Herr Schaefer, ist der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals eine Gefahr für die Umwelt?

Das würde ich so nicht sagen. Der Schiffsverkehr, der damit gefördert wird, ist ja eine vergleichsweise sehr umweltfreundliche Transportart. Schon wegen des Klimaschutzes ist es wichtig, zukünftig noch mehr Güter von der Straße auf die Schiene und das Schiff zu bekommen. Natürlich müssen die Auswirkungen des Ausbaus auf Natur, Umwelt und Mensch minimiert werden, damit es nicht zu langfristigen Schäden kommt.

Wird das in diesem Fall gelingen?

Gerade bei einem derartigen Großprojekt gibt es viele Details, die zu regeln sind. Mit diesem Verfahren sind wir nun schon recht weit und dabei auf einem sehr guten gemeinsamen Weg. Es sind zwar noch einige wenige offene Punkte zu klären, aber auch hier bin ich optimistisch.

Der LNV wurde schon früh in die naturschutzrechtlichen Planungen mit einbezogen?

Stimmt, die Kooperation mit der WSV war vorbildlich. Ein wichtiger Meilenstein war dabei der sog-

nannte Scoping-Termin. Bei diesem Verfahrensschritt wird weit im Vorwege der Planungen verbindlich festgelegt, welche Aspekte im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung genau analysiert werden sollen.

Ist dieses Vorgehen üblich?

Die Beteiligung der Verbände an diesem Termin ist zwar gesetzlich nicht mehr verpflichtend, aber die WSV hat uns trotzdem freiwillig eingebunden. So konnten unsere Anregungen und Bedenken bereits frühzeitig in das Verfahren eingebracht und berücksichtigt werden.

Zum Beispiel?

Ein zentrales Thema waren die geplanten Nutzungen im und am Flemhuder See. Wenn hier alle abgesprochenen Maßnahmen realisiert werden, wovon wir ausgehen, sind wir sehr zufrieden. Insbesondere werden durch eine neu angelegte größere Insel für die Küstenvögel und Steinschüttungen für die seltenen Fische Ausgleichsbiootope geschaffen. Die Wegeführung über die Spülfelder wird im Gegensatz zur ursprünglichen Planung nicht asphaltiert und die Lagerfläche um rund ein Drittel kleiner.

Was bedeutet das für die zukünftige Entwicklung dieses Gebiets?

Sowohl die neu angelegte Insel als auch die Steinschüttungen bleiben nach den Baumaßnahmen erhalten. Zufahrtsstraße und Lagerfläche werden zurückgebaut. Der Anleger bleibt zur Umsetzung des ökologischen Spülfeldbetriebes erhalten, in den zukünftig auch die als Lagerplatz genutzte Fläche mit einbezogen werden soll. Mittel- bis langfristig wird dies alles nach Abschluss der Ausbauarbeiten voraussichtlich zu einer ökologischen Aufwertung des Flemhuder-See-Gebietes führen.

Das klingt nach einer guten Zusammenarbeit.

Das kann ich wirklich nicht anders sagen! Unsere Anregungen und Bedenken wurden von der Planungsgruppe des WSA ausnahmslos ernst genommen, und man war auf beiden Seiten immer um eine einvernehmliche Lösung bemüht. Auch die WSD Nord als Genehmigungsbehörde hat sich intensiv mit der Thematik auseinandergesetzt und beispielsweise gemeinsam mit dem WSA und uns vor Ort die offenen Fragen diskutiert. Wir begleiten ja innerhalb unseres Verbandes zahlreiche Verfahren dieser Art – und dieses ist wirklich vorbildlich.

Informationen:

Planungsgruppe für den Ausbau
des Nord-Ostsee-Kanals
Schleuseninsel 2
24159 Kiel-Holtenau
T. 0431/36030
F. 0431/3603170
planungsgruppe.nok@wsv.bund.de
www.portalnok.de

Fragen zum Planfeststellungsverfahren:

Planfeststellungsbehörde
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
Hindenburgufer 247
24106 Kiel
T. 0431/3394 0
wsd-nord@wsv.bund.de

Impressum

Planungsgruppe für den Ausbau
des Nord-Ostsee-Kanals
beim
Wasser- und Schifffahrtsamt
Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel-Holtenau

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes kostenlos herausgegeben. Sie darf nicht zur Wahlwerbung verwendet werden.

Stand: 01. März 2011