



**NLStBV**

Wir in Niedersachsen:  
mobil. regional. sicher!



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**  
Geschäftsbereich Lüneburg

## Protokoll

Datum: 04.08.2022

### **Neubau der B 3 OU Elstorf mit Zubringer A 26**

#### **Gesamt-Facharbeitskreis nach Abschluss der Vorplanung**

am 07.07.2022 (Zoom-Konferenz) / Beginn 9.30 Uhr – Ende ca. 14.00 Uhr

Teilnehmende TÖB: siehe TÖB-Liste

Anlage: Vortragspräsentation

---

#### **TOP 1 – Begrüßung und Vorstellung des Projektteams**

- Herr Schlattmann begrüßt die Teilnehmenden und stellt das Projektteam sowie die Tagesordnung vor (siehe Präsentation, Folien 2-5)

#### **TOP 2 – Projektsachstand und Beteiligungsprozess**

- Frau Jahn informiert kurz über den Planungsstand anhand der Planungsphasen. Das Projekt befindet sich aktuell am Ende der Vorplanung. Sie fasst die stattgefundenen Beteiligungstermine mit Trägern öffentlicher Belange (TÖB) und Bürgerschaft zur Abstimmung der Ergebnisse aus der Vorplanung zusammen und gibt einen kurzen Überblick über die wichtigsten vorbereitenden Arbeitsschritte für die nächsten Phase der Entwurfsplanung (siehe Präsentation, Folien 6-8).

#### **TOP 3 – Verkehrsuntersuchung**

- Herr Neu (SSP Consult) erläutert die Vorgehensweise sowie den wesentlichen Leistungsumfang der Verkehrsuntersuchung und präsentiert die für das Bezugsjahr 2030 prognostizierten Verkehrsbelastungen für den maßgeblichen Planfall 1C (gesamte B 3n mit 2. BA und 3. BA ohne freigegebene AS Buxtehude der A 26). Dazu fasst er die wichtigsten Auswirkungen in einem kurzen Fazit zusammen (siehe Präsentation, Folien 9-11).
- Zum TOP 3 werden von den Teilnehmenden folgende Hinweise gegeben bzw. Fragen gestellt:
  - Der BUND Stade erkundigt sich, inwieweit die permanent vorhandenen Großbaustellen auf der A 7 vor allem im Bereich des Elbtunnels sowie die Fertigstellung der A 26 in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt worden sind.Herr Neu erläutert, dass zwar sämtliche Baumaßnahmen der Region, die als Planungsprojekt im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bis zum Jahr 2030 fertiggestellt und dann für den Verkehr freigegeben werden sollen, in der Verkehrsprognose



**NLSStBV**

*Wir in Niedersachsen:  
mobil. regional. sicher!*



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**

Geschäftsbereich Lüneburg

berücksichtigt worden sind. Baustellen im Rahmen der Unterhaltung und Instandsetzung gelten als temporäre Verkehrsbeeinträchtigungen und fließen nicht in die Untersuchung ein. Von der Planungsbehörde des LK Harburg wird der Hinweis gegeben, dass die Baumaßnahme an der 4. Röhre des Elbtunnels im Zuge der A 7 bis zum Prognosejahr 2030 bzw. bis zur Fertigstellung der B 3 OU Elstorf abgeschlossen sein wird.

- Von der Unteren Wasserbehörde (UWB) des LK Stade werden Fragen zu möglichen Umstufungsmaßnahmen im Zuge der vorhandenen B 3 gestellt. Die Beantwortung erfolgt unter TOP 6.

#### **TOP 4 – Baugrunderkundung und Streckengutachten**

- Herr Dr. Zarske (BGA) erläutert die Vorgehensweise sowie den wesentlichen Leistungsumfang der in 2021 erfolgten Baugrunderkundung und erläutert die wesentlichen Ergebnisse zum Baugrund und den Grundwasserverhältnissen mit Blick auf die sich daraus für die weitere Planung ergebenden technischen und umweltfachlichen Maßnahmen (siehe Präsentation, Folien 12-14).

- Zum TOP 4 werden von den Teilnehmenden folgende Hinweise gegeben bzw. Fragen gestellt:

- Vom Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) kam die Frage, ob auch im Bereich des Einschnitts (wo Geschiebelehm angetroffen wurde) Grundwasser-Messstellen eingerichtet worden sind.

Dies bestätigt Herr Dr. Zarske. Insgesamt wurden vier Messstellen eingerichtet, davon befinden sich zwei im Bereich der Einschnittslage (nahe der geplanten Überführung der K 42 und zwischen der K 42 und der Überführung der Moisburger Straße).

- Das LBEG hält ggf. Pumpenversuche in den Geschiebelehm-Bereichen für erforderlich. Laut Aussagen von Herrn Dr. Zarske (BGA) wurden für das Streckengutachten der Vorplanung zunächst nur Laborversuche durchgeführt. Weiterhin wird erfragt, ob das Grundwasser gespannt sei und in welcher Tiefe es angetroffen wurde. Dies wird von Herrn Dr. Zarske teilweise für lokale Bereiche bestätigt. Die Grundwasserüberdeckung ist groß genug und beträgt selbst in der Einschnittslage der B 3n mehr als 4 m unter Gelände.

- Der BUND fragt nach, ob durch die teilweise zu erwartenden Anschnitte von lokal vorhandenem Schichtenwasser negative Einflüsse auf Biotopstrukturen (Fliegenmoor und / oder zu anderen Bereichen auch weiter weg von der Trasse) zu erwarten sind? Aus Sicht des BUND bedarf es einer hydrogeologischen Betrachtung in einem größeren Untersuchungsraum.

Das Projektteam erläutert, dass die Untersuchungstiefe im Rahmen der Vorplanung noch relativ grob ist, da bisher nur die Linie der Vorzugstrasse untersucht wurde. Die konkreten Einflüsse konnten dabei noch nicht abschließend geklärt werden. Auswirkungen auf das vegetationsverfügbare Wasser erscheinen allerdings recht unwahrscheinlich. Im Rahmen der Entwurfsplanung werden weitere Untersuchungen auch in Abstimmung mit den UWB nach Erfordernis stattfinden. Die Hinweise und Anregungen werden aufgenommen.



**NLSStBV**

Wir in Niedersachsen:  
mobil. regional. sicher!



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**  
Geschäftsbereich Lüneburg

## TOP 5 – Kartierungen

- Herr Bäumer (Bosch & Partner) gibt einen Überblick über die in 2021 erfolgten faunistischen und floristischen Erfassungen. Dabei geht er auch auf die Biotoptypkartierung ein. Im Rahmen der Fauna-Kartierungen wurden Artengruppen-Schwerpunkte bei den Brutvögeln und den Amphibien festgestellt, deren Ergebnisse etwas ausführlicher erläutert werden (siehe Präsentation, Folien 15-27).
- Zum TOP 5 werden von den Teilnehmenden folgende Hinweise gegeben bzw. Fragen gestellt:
  - Von Seiten des ADFC wird die Frage gestellt, ob südlich der B 73 die Einrichtung von Krötentunneln zum Schutz der Erdkröte vorgesehen werden. Herr Bäumer erläutert, dass überall dort, wo ein hohes Amphibienvorkommen festgestellt worden ist, geeignete Durchlassbauwerke unterhalb der B 3n geprüft und in Abstimmung mit dem Straßenplaner (IGBV) eingeplant werden (Verweis auf Amphibien-Hotspot TOP 6).
  - Von Interesse ist weiterhin, ob auch südlich der Rosengartenkreuzung (Knotenpunkt 4) eine Amphibienkartierung stattgefunden habe.

Herrn Bäumer erläutert, dass aufgrund der Kartierungen in der Vorplanung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie kein höheres Artenvorkommen im Bereich südlich des KP 4 festgestellt wurde. Nördlich der Rosengartenkreuzung sind Artenvorkommen und ausgeprägte Wanderbeziehungen zwischen vorhandenen Gewässern erfasst worden.

- Der BUND spricht den Rückgang des Wachtelkönigs nördlich der B 73 in den letzten Jahren an und verweist auf unterschiedliche Faktoren dafür hin, wie z.B. die hohen Lichtemissionen der neu gebauten und in Betrieb genommenen Lagerhallen im Gewerbegebiet Nord von Neu Wulmstorf im Bereich des 1. BA der B 3n. Auch der Mehrverkehr auf diesem Streckenabschnitt (verkehrsbedingte Lichtstöreffekten) ist hier zu nennen. Diese Wirkung würde durch die OU Elstorf mit weiteren Mehrverkehr noch verstärkt werden. Es wird darauf gedrungen, dass die weiteren Störungen, die durch den Neubau der OU Elstorf verursacht werden, so weit wie möglich minimiert werden. Entsprechende Ausführungen erfolgen unter TOP 7.

## TOP 6 – Verkehrsanlagenplanung

### 6.1 Variantenvergleich Nord (Variante 1.2 vs. Variante 1.3)

- Frau Jahn erläutert zunächst Anlass, Aufgabenstellung sowie Aufbau und Methodik des Variantenvergleichs Nord, der im 2. BA in einem Teilabschnitt der Vorzugsvariante 1.3 vom südlichen Teil des Ketzendorfer Forstes bis südlich des Daerstorfer Stadtweges im Vergleich zum entsprechenden Teilabschnitt der benachbarten Variante 1.2 wegen eines starken Amphibienvorkommens durchzuführen war. Die einzelnen Schritte und Ergebnisse werden von Frau Korff-Meyer vorgestellt (siehe Präsentation, Folien 28-46). Nach der Prüfung möglicher zusätzlicher Varianten wurden verschiedene Durchlässigkeitsoptionen für die Amphibien betrachtet und gegeneinander abgewogen. So wurde für jede Trassenvariante eine vorzugswürdige Lösung ermittelt. Im nächsten Schritt wurden diese einem gesamtplanerischen Variantenvergleich unterzogen. Sie wurden zunächst in



**NLStBV**

Wir in Niedersachsen:  
mobil. regional. sicher!



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**  
Geschäftsbereich Lüneburg

verschiedenen Zielfeldern verglichen und dann einem Vergleich über alle Zielfelder unterzogen. Im Endergebnis geht die Variante 1.3 mit leichten Vorteilen gegenüber der Variante 1.2 als vorzugswürdige hervor.

- Zum TOP 6 werden im Teilpunkt 6.1 von den Teilnehmenden folgende Hinweise gegeben bzw. Fragen gestellt:

– Der BUND merkt an, dass aus artenschutzfachlicher Sicht insbesondere bezüglich des Amphibienschutzes von Seiten des BUND weiterhin die Variante 1.2 als vorzugswürdig angesehen wird. Er sieht die landwirtschaftliche Betroffenheit als zu stark gewichtet. Mit Verweis auf den „Niedersächsischen Weg“ wird angemerkt, dass im Sinne der Biodiversität die produktionsintegrierte Kompensation für die landwirtschaftliche Nutzung angestrebt und eingeplant werden sollte. Dafür wäre ein Modellprojekt wie die OU Elstorf doch prädestiniert.

Herr Bäumer führt aus, dass im Ergebnis nur im Kriterium Amphibienschutz die Variante 1.2 besser abgeschnitten hat, in Bezug auf die Auswirkungen auf die Brutvögel jedoch wiederum die Variante 1.3 günstiger abschneidet. Zudem ist der deutlich unterschiedliche Flächenverbrauch ein wesentliches Kriterium zu Lasten der Variante 1.2. Im direkten Vergleich zeigt sich der Konflikt innerhalb des Naturschutzes zwischen Amphibien und Brutvögeln und gesamtplanerisch zwischen Naturschutz und Landwirtschaft. Nach reiflicher Abwägung geht die Variante 1.3 insgesamt mit leichten Vorteilen als weiterhin vorzugswürdig aus dem Variantenvergleich hervor.

– Weiterhin erkundigt sich der BUND nach den untersuchten Brutvogel-Arten und spricht sich dafür aus, dass für die einzelnen Arten die Vor- und Nachteile detaillierter herausgearbeitet werden müssten. Der Flächenbedarf ist zu differenzieren und mit Blick auf die Kompensation entsprechend zu bewerten. Trotz des knappen Ergebnisses bleibt es bei der Fürsprache des BUND für die Variante 1.2, da der Flächenbedarf in der Phase der Entwurfsplanung durch geeignete Planungsansätze reduziert werden könnte.

Herr Bäumer erklärt, dass eine Detailbetrachtung für die einzelnen Brutvogelarten erfolgt ist und verweist darauf, dass der vollständige Bericht zum Variantenvergleich Nord im Nachgang zum Gesamt-Facharbeitskreis zeitnah zur Einsichtnahme auf der Homepage der B 3 OU Elstorf veröffentlicht wird, die Hinweise aber auch grundsätzlich aufgenommen werden.

Herr Schlattmann weist ergänzend darauf hin, dass mit der gewählten Ausführung der sog. HAMCO-Durchlässe gute Durchlässigkeitsmaßnahmen für die Amphibien festgelegt werden, die deutlich über das in den einschlägigen Fachvorgaben (z.B. M AQ Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen) mindestens geforderte Maß hinaus gehen.

Frau Jahn ergänzt außerdem, dass auch in Bezug auf das Schutzgut Mensch deutliche Vorteile bei der Variante 1.3 festgestellt worden sind, welche ebenfalls in das Endergebnis eingeflossen sind.



**NLStBV**

Wir in Niedersachsen:  
mobil. regional. sicher!



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**  
Geschäftsbereich Lüneburg

## 6.2 Ergebnisse der Verkehrsanlagenplanung

- Herr Pieper (IGBV) fasst stichpunktartig die wichtigsten Arbeitsschritte der Vorplanung sowie der vorbereitenden Schritte für die Entwurfsplanung zusammen und trägt anhand des Original-Lageplans die Ergebnisse vor (siehe Präsentation, Folien 47-57). Dabei geht er u.a. auf die Schwerpunkte Knotenpunktgestaltung, Wegenetz, Ingenieurbauwerke, Straßenentwässerung und Lärmschutz ein. Nach der Prüfung möglicher zusätzlicher Varianten wurden verschiedene Durchlässigkeitsoptionen für die Amphibien betrachtet und gegeneinander abgewogen, bevor die vorzugswürdige Lösung zunächst umweltplanerisch und dann gesamtplanerisch verglichen worden sind. Im Endergebnis geht die Variante 1.3 mit leichten Vorteilen gegenüber der Variante 1.2 als vorzugswürdige hervor.

- Zum TOP 6 werden im Teilpunkt 6.2 von den Teilnehmenden folgende Hinweise gegeben bzw. Fragen gestellt:

– Von der UWB des Landkreises Stade und der Planungsbehörde des Landkreises Harburg kommt die Frage, ob Ideen und Möglichkeiten der späteren Widmung und Umstufung in die Planung mit aufgenommen worden sind bzw. betrachtet werden und diese schon mit den betroffenen Kommunen abgestimmt worden sind.

Herr Pieper informiert darüber, dass ein sogenanntes Umstufungskonzept für den Planungsraum bereits ausgearbeitet worden ist, dieses wurde aber noch nicht mit den betroffenen Kommunen besprochen. Entsprechende Gespräche sind zu Beginn der Entwurfsplanungsphase vorgesehen.

– Die UWB des Landkreises Stade stellt diverse Fragen zum Entwässerungskonzept. Dabei wird das Augenmerk darauf gelegt, ob bzw. welche Gewässer im Bereich des Landkreises Stade ggf. verrohrt, überbaut oder umverlegt werden sollen und wohin die von den zu versiegelnden Flächen anfallenden Niederschlagsmengen abgeführt werden sollen. Es ist von Interesse, ob im Bereich des Landkreises Stade ein Regenrückhaltebecken geplant ist und ob ggf. erforderliche wasserrechtliche Genehmigungen in das Planfeststellungsverfahren aufgenommen werden können. Die Notwendigkeit für Einleitungserlaubnisse von Niederschlagswasser in vorhandene Gewässer ist zu überprüfen.

Grundsätzlich erläutert Herr Pieper, dass überall, wo es aufgrund der Bodenbeschaffenheit möglich ist, Versickerung in straßenbegleitenden Mulden vorgesehen ist. Da es im Bereich des Landkreises Stade keine Fließgewässer im Planungsraum gibt, wird es keine Überbauung, Verrohrung oder Verlegung geben. Auch Stillgewässer, wie z.B. die ehemalige Grube Wellmann werden nicht beeinträchtigt. Falls der Bedarf für Regenrückhaltebecken gesehen wird, werden entsprechende Abstimmungen mit der UWB erfolgen. Dies ist für den Bereich des 3. BA mit der UWB des Landkreises Harburg auch schon erfolgt.

Von Seiten des Projektteams der NLStBV wird aufgrund der umfangreichen Fragestellung ein separater Abstimmungsbedarf mit der UWB gesehen. Hierzu soll ein Austausch in schriftlicher oder mündlicher Form im Nachgang zum Gesamt-Facharbeitskreis zwischen dem Projektteam und den UWB erfolgen.



**NLSStBV**

*Wir in Niedersachsen:  
mobil. regional. sicher!*



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**  
Geschäftsbereich Lüneburg

- Der BUND erkundigt sich, wie bei einer straßenbegleitenden Versickerung die Schadstoffe aus dem Oberflächenwasser der Straße behandelt bzw. herausgefiltert werden, damit der Eintrag in das Grundwasser minimiert bzw. vermieden wird.

Herr Pieper verweist auf die Vorgaben des Regelwerks in Form der Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS 2021), die in der aktuellen Fassung zur Anwendung kommen und durch die die entsprechenden Maßnahmen vorgeschrieben werden.

- Ein Vertreter der örtlichen Landwirtschaft fragt, ob eine Trassenveränderung im Bereich zwischen Ketzendorfer Weg und Daerstorfer Stadtweg zur Optimierung bzw. Anpassung der landwirtschaftlichen Flächen für die zukünftige Bewirtschaftung möglich ist.

Herr Pieper verneint dies, da die bereits optimierte Trassenlage der B 3n an den zu berücksichtigenden Zwangspunkten ausgerichtet ist. Frau Jahn ergänzt, dass im Rahmen des geplanten Flurbereinigungsverfahrens eine Neugliederung der Flurstücke geregelt wird.

- Das LBEG fragt nach den Schutzzonen der betroffenen Wasserschutzgebiete.

Herr Pieper benennt die Schutzzonen IIIA und IIIB im Bereich des 3. BA.

- Der Realverband des Ketzendorfer Forstes erkundigt sich, ob ein Wildschutzzaun entlang der Trasse vorgesehen ist. Herr Bäumer bestätigt, dass dies der Fall ist. Der Realverband hält dies vor allem auch für Großwild erforderlich, nicht nur zum Amphibienschutz.

- Die KVG (Busbetrieb in den Landkreisen Harburg und Stade) fragt, ob die Buslinien z.B. nach Ardestorf weiterhin bestehen bleiben können.

Herr Pieper bestätigt dies und erläutert, dass während der Baudurchführung entsprechende Umleitungsstrecken, wie z.B. über die Schützenstraße eingerichtet werden können. Dafür wird im weiteren Planungsprozess ein Bauablaufkonzept erarbeitet. Im Bereich des Knotenpunktes 4 (Rosengartenkreuzung) und der zu verlegenden Kreisstraße 31 in Elstorf-Bachheide ist vorgesehen, dass die vorhandenen Bushaltestellen sowie der Buswendeplatz an der Karlsteinstraße (K 31) erhalten bleiben. Dies ist mit der Gemeinde Neu Wulmstorf sowie dem ÖPNV und der KVG bereits abgestimmt worden. Die weitere Detailgestaltung kann im Rahmen der Entwurfsplanung noch genauer abgestimmt werden.

- Die Planungsbehörde des Landkreises Harburg erkundigt sich, ob das vorhandene Trockental und die immer wieder auftretenden Starkregenereignisse südlich von Elstorf in der Planung berücksichtigt worden sind.

Herr Pieper bestätigt, dass dies der Fall ist.

- Der ADFC vollzieht nach, dass es aufgrund des weit verzweigten und erhaltungswürdigen Radwegenetzes im Umfeld der B 3n nicht notwendig ist, entlang der gesamten Neubaustrecke einen straßenbegleitenden Radweg zu errichten. Dies erfolgt nach Ausführung von Herrn Pieper nur im südlichen Teil des 3. BA, in dem der bereits östlich der Fahrbahn der B 3 vorhandene Radweg ertüchtigt und bis zum Knotenpunkt 3 (Anbindung der vorhandenen B 3 südlich Elstorf) neben der Neubautrasse geführt werden wird. Dem ADFC ist wichtig, dass an den Knotenpunkten die Querung der Radfahrer sicher erfolgen kann, z.B. über Fahrbahnteiler. Herr Pieper erläutert am



**NLSStBV**

*Wir in Niedersachsen:  
mobil. regional. sicher!*



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**  
Geschäftsbereich Lüneburg

Beispiel des Knotenpunktes 4 (Rosengartenkreuzung) wie der Radverkehr durch den Kreuzungsbereich geführt wird. Diese Lösung stößt auf Zustimmung.

### **TOP 7 – Umweltplanung**

- Herr Bäumer gibt einen Überblick über die in der Umweltplanung im Rahmen der anstehenden Entwurfsplanung zu erbringenden Leistungen und Fachbeiträge sowie deren Zielsetzung. Dabei geht er neben dem landschaftspflegerischen Begleitplan auf den besonderen Artenschutz ein mit Fokus auf die Umsetzung möglicher und erforderlicher CEF-Maßnahmen (siehe Präsentation, Folien 58-71).
- Fragen und Hinweise zum TOP 7 gibt es von den Teilnehmenden nicht.

### **TOP 8 – Immissionstechnische Untersuchungen**

- Zu den immissionstechnischen Untersuchungen sind bislang Vorarbeiten erfolgt, so dass noch keine Ergebnisse präsentiert werden können (vgl. TOP 9).

### **TOP 9 – Entwurfsplanung – Ausblick**

- Zunächst trägt Herr Meyer (IB Immis) die Grundlagen und Vorgehensweise der schalltechnischen Untersuchungen vor. Untersuchungen zu Luftschadstoffen werden im Rahmen eines separaten Gutachtens in den nächsten Wochen beauftragt und durchgeführt (siehe Präsentation, Folie 73).
- Frau Jahn gibt einen Ausblick über die wichtigsten Beteiligungsformate, die im Rahmen der Entwurfsplanung erfolgen sollen. Es sind weitere Facharbeitskreise je nach Arbeitsfortschritt mit den zu beteiligenden TÖB sowie ein weiterer Gesamtfacharbeitskreis nach Ablauf der Entwurfsplanung vorgesehen. Die Ergebnisse der Entwurfsplanung werden der Öffentlichkeit in einem Infomarkt vor Ort vorgestellt. Auch die Flurbereinigung wird in planungsbegleitenden Facharbeitskreisen unter der Federführung des Amtes für regionale Landesentwicklung (ArL) Lüneburg nach und nach vorbereitet. (siehe Präsentation, Folie 74).
- Frau Padberg informiert darüber, dass eine Änderung des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) nun erfolgt ist, welche eine Übertragung der Zuständigkeit des Landkreises Stade zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für den 2. BA sowie des Landkreises Harburg für den Neubau des Knotenpunktes 4 an die für den 3. BA zuständige Planfeststellungsbehörde möglich macht. Es ergäbe sich somit die Möglichkeit, das gesamte Vorhaben in einem Planfeststellungsverfahren zusammen zu führen. Ob die Zusammenführung der Planung bereits zur Erstellung der Vorentwurfsunterlagen erfolgen kann, muss in diesem Zusammenhang geprüft werden. Herr Friedrich (zentraler Geschäftsbereich Hannover) bestätigt, dass die Aussichten dazu sehr gut sind. Der Vorentwurf könnte somit in einer Unterlage für alle drei Vorhabenteile (2. BA, 3. BA und KP 4) zum Gesehenvermerk dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgelegt werden.



**NLStBV**

*Wir in Niedersachsen:  
mobil. regional. sicher!*



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**

Geschäftsbereich Lüneburg

- Zum TOP 9 werden von den Teilnehmenden folgende Hinweise gegeben bzw. Fragen gestellt:
  - Die Gemeinde Neu Wulmstorf erkundigt sich, ob über die Inhalte des Gesamt-Facharbeitskreises und den hier präsentierten Planungsstand in Ausschusssitzungen berichtet werden kann. Dies bestätigt Frau Jahn, da es sich um einen abgeschlossenen und geprüften Arbeitsstand handelt, der in Form der Präsentation und eines Ergebnisprotokolls auch auf der Homepage veröffentlicht wird.

### **TOP 10 – Sonstiges**

- Frau Jahn bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die konstruktive Beteiligung. In den weiteren geplanten Arbeitskreisterminen zu den wichtigsten Fach-Themen, wie z.B. Umweltschutz und Landwirtschaft werden weiterhin Austausch- und Beteiligungsmöglichkeiten sowie auch Informationen zum fortschreitenden Planungsstand in Aussicht gestellt. Konkrete Termine sind hierfür jedoch derzeit noch nicht festgelegt.
- Zu allen Beteiligungsveranstaltungen werden Protokolle verfasst, die zusammen mit den Vortragspräsentationen auf der Projekthomepage unter [www.b3-elstorf.niedersachsen.de](http://www.b3-elstorf.niedersachsen.de) für die allgemeine Öffentlichkeit sowie per E-Mail den Teilnehmenden zur Verfügung gestellt werden.

Erstellt am 04.08.2022 von Pia Jahn