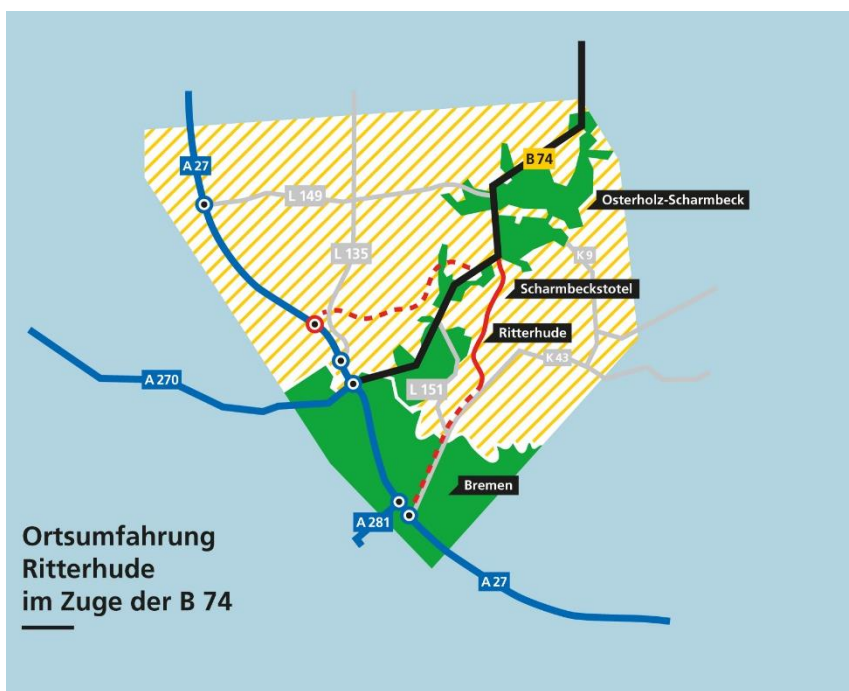




## Protokoll

### B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

# 3. Sitzung des Dialogforums



Hamme Forum,  
5. Juni 2023



## B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

### Agenda

1. Begrüßung
2. Aktueller Sachstand
3. Bauwerke – wie werden sie bemessen?
4. Landwirtschaftliche Wege im Planungsraum
5. Warum ist erneut ein Alternativenvergleich notwendig?
6. Ausblick

### 1. Begrüßung

Dirk Möller, Leiter des Geschäftsbereiches Lüneburg der NLStBV, begrüßt die Mitglieder zur dritten Sitzung des Dialogforums und betont das Ziel, die Planungen in gemeinsamer Arbeit zu reflektieren und voranzubringen. Dass sich vor dem Hamme Forum eine Gruppe von Demonstranten versammelt hatte, unterstreiche nur die Wichtigkeit des Themas, auch mit ihnen habe sich das Planungsteam im Vorfeld der Sitzung gerne in den Dialog begeben.

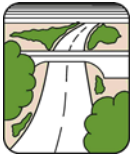
Dr. André Schaffrin von der ifok GmbH heißt die Mitglieder ebenfalls herzlich willkommen. Er verweist darauf, dass das Dialogforum als Plattform für Information und Austausch dient. Die Sitzungsteilnehmenden können die besprochenen Inhalte an Interessierte weitertragen. Gleichzeitig können sie Hinweise an das Planungsteam geben. Darüber hinaus stellt Herr Schaffrin kurz die Mitglieder bzw. Vertretungen vor, die das erste Mal in diesem Rahmen an dem Dialogforum teilnehmen. Abschließend stellt er die Tagesordnung vor und macht auf den Fragen-Antworten-Bereich auf der Projektwebsite aufmerksam.

### 2. Aktueller Sachstand

*Referentin: Jessica Quickert, NLStBV*

Frau Quickert berichtet, dass zurzeit noch keine Ergebnisse aus der Verkehrssimulation vorliegen. Bei der nächsten Sitzung sollen die Ergebnisse gemeinsam mit dem Bearbeiter Herrn Müller (Büro Schubert) vorgestellt werden. Die Berichte und Datenträger der Kartierungen aus dem Feld liegen der NLStBV inzwischen vor, jedoch als unbearbeitete Rohdatensammlung. Im nächsten Schritt werden die Unterlagen ausgewertet, die Erkenntnisse fließen dann in den Alternativenvergleich ein. Weiterhin wird zurzeit ein Abgleich mit den Gewässern der Ostvariante durchgeführt, hier liegt der Fokus darauf, welche ökologischen Belange bezüglich der Gewässerunterführungen neben hydraulischen Anforderungen zu berücksichtigen sind. In Hinblick auf die Bahnquerung der Ostvariante wird aktuell in einem Variantenvergleich überprüft, welche Lösung (Über- oder Unterführung) am geeignetsten ist.

Im Rahmen des Alternativenvergleichs erarbeitet die NLStBV einen Kriterienkatalog in Form einer Matrix, die verschiedenste Belange berücksichtigt. Weiterhin müssen Schnittmengen beachtet werden, um Doppelbewertungen auszuschließen (zum Beispiel bei dem Kriterium „Raumstrukturelle Wirkung“ mit den möglichen Schnittmengen „Umweltverträglichkeit“, „Wirtschaftlichkeit“, „Verkehrliche Beurteilung“, s. auch



## B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

Rahmenpräsentation). Entsprechend des Planungsauftrages wird dann anhand des Alternativenvergleichs und unter Berücksichtigung aller erhobener Daten (z. B. aus den Kartierungen) festgestellt werden, ob die Westvariante eine zumutbare Alternative zur Ostvariante ist oder nicht.

### 3. Bauwerke – wie werden sie bemessen?

*Referentinnen: Jessica Quickert, NLStBV und Hanna Schäfsmeier, NLStBV*

#### **Querung von Verkehrswegen und Gewässern**

Frau Quickert stellt beispielhaft drei Querungen der B 74 OU im Bestand in Osterholz-Scharmbeck vor: die Querung B 74 / Hoppenkamp (ohne Anschluss an das übergeordnete Straßennetz), die Querung B 74 / L 149 (mit Anschluss an das übergeordnete Straßennetz) und die DB-Querung nördlich von Osterholz-Scharmbeck und setzt diese in den Vergleich zu möglichen Querungen bei der Ost- bzw. Westvariante.

Ein Beispiel für eine Querung ohne Anschluss an das übergeordnete Straßennetz wäre die B 74 neu / Ruschkamp (Ostvariante), bei der eine Überführung mit einer lichten Höhe von mind. 4,50 Meter errichtet werden würde. Ein Beispiel für eine Querung mit Anschluss an das übergeordnete Straßennetz wäre die B 74 neu / L 135 (Westvariante), bei der die B 74 oben geführt werden würde und die L 135 unten, damit die Anschlussstelle A 27 erreicht werden kann. Ein Beispiel für eine Querung mit der Schiene wäre die B 74 neu / DB-Querung östlich von Scharmbeckstotel (Ostvariante). Aus der 2015 durchgeführten Linienbestimmung geht hervor, dass ein Trog hier die bessere Variante wäre – das wird derzeit in einem Variantenvergleich erneut überprüft. Darüber hinaus ist die Eisenbahn-Unterführung zu prüfen. Ein Beispiel hierfür ist die B 74 DB-Querung bei Pennigbüttel. In diesem Fall würde die B 74 höher gelegt werden und über die Bahn geführt werden. Generell stimmt sich die NLStBV bei Eisenbahn-Querungen direkt mit der Deutschen Bahn zum Vorhaben und den Erfordernissen ab.

Gewässerquerungen entlang der B 74 neu (Ostvariante) sind insbesondere bei Bächen und Fleeten (z. B. Hamme, Kirchenfleet, Neugrabenfleet) notwendig – dabei würden die Gewässer mit einem Bauwerk unter der Straße hindurchgeführt. Berücksichtigt wird dabei unter anderem der Bemessungswasserstand und -durchfluss, hydraulische Anforderungen, die Gewässer- und Brückenunterhaltung sowie ökologische Maßnahmen.

#### **Ökologische Erfordernisse**

Die ökologischen Erfordernisse von Bauwerken ergeben sich unter anderem aus dem Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen (MAQ). Hierbei handelt es sich um einen Leitfaden mit Mindeststandards, die in der Vorplanung, Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie in der Ausführungsplanung Anwendung finden. Beispielparameter sind: Gestaltung von Irritationsschutzwänden, Gehölzgrößen, geografischer Standort, Rampengestaltung oder Anforderungen an die Bewässerung für die Vegetation. Neben den Bauwerken selbst wird auch die Umgebung bzw. das Hinterland berücksichtigt, so wird z. B. die Lage so bestimmt, dass Tiere die Querung optimal erreichen und nutzen können. Je nach Zweck fällt die Gestaltung des Vernetzungsbauwerks unterschiedlich aus. Folgende Faktoren sind dabei entscheidend: Boden und Substrat, Habitatalemente, Vegetation und Irritationsschutz (z. B. damit Tiere nicht von Verkehrslichtern gestört werden). Auch gibt es Querungshilfen, die auf die Anforderungen bestimmter Tierarten abgestimmt sind (z. B. Fledermäuse).



## B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

| Frage/Anmerkung  | Antwort  |
|--|--|
| Werden die Ost- und Westvariante zwei- oder vierspurig geplant?  | Das steht noch nicht abschließend fest. Entscheidend ist, dass der Verkehrsfluss sichergestellt wird. Generell gilt: Die Ortsumfahrung B 74 Ritterhude ist eine Bundesstraße mit überregionaler Verbindungsfunktionsstufe, was mind. eine Entwurfsklasse 2 zugrunde legt. Das bedeutet, die Straße muss i.d.R. zweistreifig und abschnittsweise mit zusätzlichem Überholfahrstreifen ausgebaut werden. Bei der Ritterhuder Heerstraße wird momentan geprüft, ob die Strecke weiter ausgebaut werden muss oder nicht, um den Verkehrsfluss zu sichern. Konkretere Aussagen können jedoch erst nach Abschluss der Verkehrssimulation getroffen werden. |
| Wann wird das Dialogforum über die Ergebnisse aus den Kartierungen informiert?   | Aktuell werden die gesammelten Rohdaten ausgewertet, um daraus Maßnahmen für die Planung insbesondere in Bezug auf das Kriterium der Umweltverträglichkeit zu definieren. Dabei werden sie auch zur Vorstellung im Dialogforum zusammengefasst und verständlich aufbereitet. Die Ergebnisse werden in einer der kommenden Sitzungen oder ggf. in einem anderen Format speziell für die Interessierten präsentiert.   |
| Werden bei der Ostvariante auch Großsäuger bei den Kartierungen berücksichtigt?  | Das Planungsteam hat einen Hinweis auf den Bestand an Großsäugern bei der Ostvariante erhalten und prüft derzeit, ob diese nachkartiert werden müssen.   |
| Werden die Reisezeit und die Streckenlänge im Alternativenvergleich berücksichtigt?  | Ja, Reisezeiten sind grundsätzlich ein Ergebnis zur Beurteilung einzelner Trassenalternativen und werden über das Kriterium der Reisezeitbilanz über die Gesamtfahrleistung ermittelt. Wie hoch der persönliche Reisezeitgewinn bezogen auf eine konkrete Strecke von A nach B ist, wird im Detail nicht begutachtet.  |
| Ist der Planungsauftrag, ob es eine Alternative zur Ostvariante gibt?  | Ja, der Planungsauftrag umfasst die Fragestellung nach einer zumutbaren Alternative zur Ostvariante.   |
| In Hinblick auf die Anzahl der Fahrstreifen: Abseits von der Verkehrssimulation sollte der aktuelle Verkehrsfluss bzw. das Stauaufkommen (südlich der Wümmebrücke) auch in der Praxis betrachtet werden. | Das hohe Stauaufkommen in diesem Bereich, insbesondere morgens und nachmittags, ist der NLStBV bekannt. Mögliche Lösungen dafür – ob anhand des Querschnitts, eines Knotenpunktes oder eine Mischform – werden im Rahmen der Verkehrssimulation überprüft.   |
| Für den Bereich südlich der Wümmebrücke ist Bremen verantwortlich, die einen Ausbau ablehnen würden.   | Die NLStBV ist im Dialog mit der Stadt Bremen. Aktuell wird überprüft, was verkehrlich möglich und nötig ist. Die Erkenntnisse werden mit Bremen abgestimmt.   |



## B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

|   |   |
|---|---|
| Werden bei den Varianten auch die bereits versiegelten Flächen mitberücksichtigt? | Ja. Ziel ist es, nach Möglichkeit auf bestehende Straßen zurückzugreifen, die bei Bedarf verbreitert werden. Bei der Ostvariante können bis zum Anschluss an die A 27 zu Teilen die Bestandsstrecken genutzt werden. Der nördliche Bereich zwischen K 44 und Osterholz-Scharmbeck würde als Neubau zur Gänze eine Neuversiegelung bedeuten. Bei der Westvariante handelt es sich größtenteils um Neuversiegelungen. |
| Zur Unter- bzw. Überführung der DB-Strecke: Was bedeutet das für den Nahverkehr?  | Welche konkreten Auswirkungen es geben wird, ist zum jetzigen Planungsstand noch nicht absehbar. Es ist aber davon auszugehen, dass es zu Einschränkungen während der Bauzeit kommen kann. Insbesondere bei der möglichen Trogvariante, wenn z. B. die Behelfsbrücken eingebaut werden oder anderwärtige Baustellstätigkeit diese erfordern.  |

### 4. Landwirtschaftliche Wege im Planungsraum – Diskussion an der Karte

Referent: Janik Rust, NLSStBV



Quelle: NLSStBV

Die NLSStBV hat die Landwirtschaftskammer Bremervörde beauftragt, die Landwirtschaftlichen Betriebe und deren Hof-Feld-Wegebeziehungen in der Region zu ermitteln. Befragt wurden über 30 Betriebe, für die jeweils mögliche Wegführungen zusammengestellt wurden (s. Karte in Rahmenpräsentation). Legende: rote Linien – Ost- und Westvariante; grüne, orangene und gelbe Linien – Wegebeziehungen der einzelnen Betriebe. Die Daten hat die NLSStBV für die Planung aufgenommen und ein vorläufiges Konzept für den Rad- und landwirtschaftlichen Verkehr entwickelt (s. Lageplan in Rahmenpräsentation). Legende: gelbe Linien – Ost- und Westvariante; durchgehende rote Linien – geplante Radwege; gestrichelte rote Linien – bestehende Radwege; durchgehende grüne Linien – geplante Wirtschaftswegeverbindungen; gestrichelte grüne Linien – bestehende Wirtschaftswegeverbindungen; „X“ in orange – aktuelle Wirtschaftswegeverbindungen, die nicht



## B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

fortgeführt werden könnten. Beispiel: Südlich der Ostvariante gibt es Feldzufahrten, die aktuell direkt von der Straße möglich sind.

Es muss geklärt werden, wie die Querung des Maschinenfleetes und der A 27 für den landwirtschaftlichen Verkehr ermöglicht werden soll, falls die neue Bundesstraße für landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge nicht freigegeben wird. Die Flächenerreichbarkeit in diesem Gebiet sowie die Transportwege zu vor- oder nachgelagerten Wirtschaftszweigen (bspw. für Futtermittelan- und -verkäufe, Landmaschinenhändler, etc.) müssen sichergestellt werden.

| Frage/Anmerkung   | Antwort   |
|---|---|
| Im Bereich der Wümmequerung gibt es eine wichtige Radverkehrsverbindung. Diese würde sich laut der Karte verändern müssen.  | Das stimmt. Der Radverkehr würde gemeinsam mit dem landwirtschaftlichen Verkehr über einen lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt geführt werden. Das hätte auch Umwege für Radfahrende zur Folge. Sollte der Knotenpunkt nicht in einer Ebene geführt werden können, wäre dies mit Steigungen für Radfahrende über entsprechende Rampen verbunden.   |
| Es gibt keine verkehrliche Entlastung, wenn der Bereich bei der Wümmebrücke nach wie vor ein Nadelöhr bleibt. Dies gilt besonders, wenn landwirtschaftlicher Verkehr die neue Straße mitnutzen kann.  | Der NLStBV ist bewusst, dass dieser Bereich besondere Herausforderungen mit sich bringt. Im Rahmen der Verkehrssimulation wird ermittelt, was erforderlich ist, um die Situation zu verbessern. Aus dieser Sicht liegt das Problem des Knotenpunktes aber nicht am Landwirtschaftsverkehr, der sich vorwiegend jenseits der Spitzenzeiten bewegt. Maßgeblich bleibt der Pendlerverkehr morgens und abends. Dennoch ist es vor allem vor dem Hintergrund der hohen Verkehrsbelastung und Funktion der Straße im Verkehrsnetz erstrebenswert, den landwirtschaftlichen Verkehr abseits einer möglichen Ortsumfahrung zu führen. |
| Würde der Bereich südlich der Wümmebrücke über- oder unterführt werden?   | Der Bereich ist in der Simulation momentan als Kreuzung mit separaten Abbiegestreifen vorgesehen. Nach Möglichkeit soll kein vierstreifiger Querschnitt vorgesehen werden.  |
| Der Bedarfsplan sieht eine zweistreifige Straße aufgrund der positiven Umweltauswirkung vor. Mittlerweile ist die Planung bei drei- bis vierstreifigen Straßenabschnitten und großen Bauwerken angelangt. Ist das noch Bestandteil des Planungsauftrages? | Ja, das passt mit dem Bedarfsplan zusammen. Grundsätzlich sieht die Planung eine Entwurfsklasse 2 vor – also ein zweistreifige Straße mit mindestens 20 Prozent Überholangebot. Das Ziel des NLStBV bleibt, den Querschnitt so minimal wie möglich zu gestalten. Im Rahmen der Verkehrssimulation wird konkret ermittelt, welcher Querschnitt erforderlich ist, um den Verkehr abzuwickeln.   |
| Inwiefern stimmt sich die NLStBV hierbei mit der Stadt Bremen ab?   | Die NLStBV steht während der gesamten Planung in einem engen Austausch mit der Stadt Bremen. Auch die Ergebnisse aus der Verkehrssimulation werden mit der Stadt diskutiert.  |
| Die Strecke von der Wümmebrücke in Richtung Autobahn nach Bremen wird   | Die NLStBV nimmt den Hinweis für die weitere Planung auf.   |



## B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

|  |   |
|--|---|
| <p>derzeit vom landwirtschaftlichen Verkehr genutzt, was dann zukünftig nicht mehr möglich sein soll. Die einzige Möglichkeit nach Bremen zu kommen, ist die Unterführung der Autobahn nördlich des Autobahndreiecks Bremen-Industriehäfen. Die Brücke ist aber von der Höhe her nicht auf alle landwirtschaftlichen Fahrzeuge ausgelegt und müsste ertüchtigt werden.</p> |   |
| <p>Wären die Radwege bei der Ostvariante weiterhin nutzbar?</p>  | <p>Die Fortsetzung der Radverkehrsführung im Neubaubereich ist vergleichbar mit dem straßenbegleitenden Radweg bei der Ritterhuder Heerstraße. Es wird ein Seitentrennstreifen zum Radweg geben, der westseitig geführt und auch über den Knotenpunkt berücksichtigt wird. Der Radweg wird derzeit mit einer Breite von ca. 2,50 Metern geplant.</p>                              |
| <p>Sind das bei der Ostvariante dann zwei komplett neue Flussquerungen?</p>  | <p>Bei der Wümmebrücke gibt es bereits eine Querung, bei der Hamme müsste ein neues Querungsbauwerk errichtet werden.</p>   |
| <p>Die Gemeinde Schwanewede möchte ein Logistikzentrum an der A 27 realisieren inkl. Autobahnauffahrt. Wird das berücksichtigt?</p>  | <p>Die NLStBV hat bisher keine Kenntnis von dem Vorhaben und überprüft die Information. <i>[nachrichtlich: Für die Verkehrsuntersuchung B 74 OU Ritterhude wurde zuletzt im Jahr 2021 eine Auswertung aller Flächennutzungs- und Bebauungspläne im Landkreis Osterholz durchgeführt. Alle zu diesem Zeitpunkt rechtskräftigen Pläne sind in der Prognose berücksichtigt.]</i></p> |
| <p>In den Gemeinden Ritterhude und Scharmbeckstotel gibt es einen Einwohnerzuwachs. Dadurch werden sich auch die Verkehre ändern – ist das berücksichtigt?</p>   | <p>Ja, die Bevölkerungsentwicklung im Planungsraum wird berücksichtigt. <i>[nachrichtlich: Für die Prognose ging die „Kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung 2030“ vom Landesamt für Statistik Niedersachsen ein. Die Daten wurden auf das Jahr 2035 für die Prognose fortgeschrieben.]</i></p>  |
| <p>In den kommenden Sitzungen sollte auch darüber gesprochen werden, wie sich der Verkehr im Nordwesten (Weiterführung der B 74) verhält.</p>  | <p>Die NLStBV nimmt den Hinweis für die kommenden Sitzungen auf.</p>  |
| <p>Wunsch, dass die Simulation der Trasse und die Ausführungen zu den Bauwerken weniger allgemein gehalten, sondern direkt auf die B 74 neu bezogen werden (z. B. Wie würde der Trog aussehen?)</p>  | <p>Die NLStBV nimmt den Hinweis für die kommenden Sitzungen auf.</p>  |



## B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

|  |  |
|--|--|
| Wunsch, dass auf Fotos nicht nur die Auto-Perspektive, sondern auch die Sicht von Nutzenden (Fuß-, Rundverkehr) gezeigt wird.  | Die NLStBV nimmt den Hinweis für die kommenden Sitzungen auf.  |
| Wunsch, dass auch eine Übersichtskarte für den Freizeit- und Erholungsverkehr erstellt wird. Die Westvariante würde Wege abschneiden, die heute intensiv genutzt werden. | Der Freizeit- und Erholungsverkehr wird im Schutzgut Mensch mitberücksichtigt. Die NLStBV nimmt den Hinweis für die weitere Planung und Vorstellung im Dialogforum mit.                                      |
| Wunsch, dass die Daten aus der Verkehrssimulation und das zugrunde liegende Rechenmodell im Dialogforum vorgestellt werden.  | Alle Daten werden nach der Aufbereitung im Dialogforum oder einem anderen geeigneten Format vorgestellt. Das bezieht sich neben den Erkenntnissen aus der Verkehrssimulation auch auf die Kartierergebnisse. |

### 5. Warum ist erneut ein Alternativenvergleich notwendig?

Referent: Christian Schlattmann, NLStBV

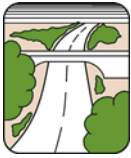
Herr Schlattmann erklärt, dass die NLStBV den Planungsauftrag hat, die Alternativlosigkeit der Ostvariante erneut zu überprüfen und in diesem Zuge neue Daten erheben soll. Der Auftrag ist bei der Linienbestimmung 2015 vom Bund an die NLStBV übertragen worden. Grund hierfür war das Vogelschutzgebiet „Hammeniederung“ im Verlauf der linienbestimmten Ostvariante. Vor dem Hintergrund der festgestellten erheblichen Beeinträchtigungen, muss untersucht werden, ob der Eingriff in das Vogelschutzgebiet zwingend ist oder ob der Eingriff unter Umständen durch eine andere zumutbare Variante vermieden werden kann. Vor diesem Hintergrund wird die Westvariante im Alternativenvergleich nochmals untersucht. Gleichzeitig muss untersucht werden, ob über die linienbestimmte Trasse hinaus ein Ausbaubedarf besteht (Ritterhuder Heerstraße, Wümmebrücke, Anschluss an die Ritterhuder Heerstraße A 27). Der Planungsauftrag selbst hat sich nicht verändert, sodass nach wie vor eine Entwurfsklasse 2 zugrunde gelegt wird.

Herr Schaffrin verweist darauf, dass sich nach der letzten Newsletter-Ausgabe einige Anwohnende der Westtrasse an die NLStBV gewandt haben. Im Fokus stand, ob sich der Planungsauftrag geändert hat und warum die Westvariante erneut überprüft wird. Auch deswegen wird das Thema in dieser Sitzung nochmal aufgegriffen, um unter anderem von den Mitgliedern des Dialogforum ein Stimmungsbild einzuholen, wie die aktuelle Planung und Kommunikation darüber vor Ort wahrgenommen werden. Die Teilnehmenden weisen darauf hin, dass es in der Bevölkerung Informationsbedarf gibt. Die NLStBV erklärt, dass voraussichtlich im nächsten Jahr – sobald die Vorzugsvariante feststeht – eine öffentliche Informationsveranstaltung geplant ist. Erst dann können aussagekräftige Ergebnisse und die Hintergründe der Variantenentscheidung vorgestellt werden.

### 6. Ausblick

Die Mitglieder im Dialogforum wünschen sich, die nächste Sitzung noch in diesem Herbst bzw. Winter durchzuführen, möglicherweise als Ortsbegehung. Herr Schaffrin weist darauf hin, dass der Planungsraum aktuell noch zu groß ist und eine Ortsbegehung oder -befahrung dann am sinnvollsten ist, wenn die Trasse





## B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

---

feststeht. Bezüglich des Zeitraumes wirbt Herr Schaffrin für Verständnis: Seitens der NLStBV besteht der Wille, umfangreich zu informieren. Gleichzeitig benötigt das Planungsteam Zeit und Ressourcen für die Sitzungsvorbereitungen, die zu Lasten der eigentlichen Planung gehen. Die NLStBV nimmt den Hinweis auf den Zeitpunkt für das nächste Dialogforum sowie die in der Sitzung genannten Themenwünsche (u. a. Ergebnisse Verkehrssimulation, Auswertung der Kartierungen, Freizeit- und Erholungsverkehr) mit. Herr Schaffrin weist abschließend darauf hin, dass alle Mitglieder gleichermaßen informiert werden: Sofern die NLStBV Einzelanfragen beantwortet, werden diese in dem FAQ auf der Website aufgenommen oder zur Kenntnis an die Mitglieder im Dialogforum weitergeleitet. Frau Thomsen (ifok GmbH) weist daraufhin, dass die Demonstranten Flugblätter verteilt haben, die am Eingang zur Mitnahme bereit liegen.

Herr Möller bedankt sich bei den Sitzungsteilnehmenden für die Teilnahme, den respektvollen Umgang und die rege Beteiligung. Die Hinweise und Ortskenntnisse helfen der NLStBV maßgeblich dabei, die Planung weiter voranzubringen.