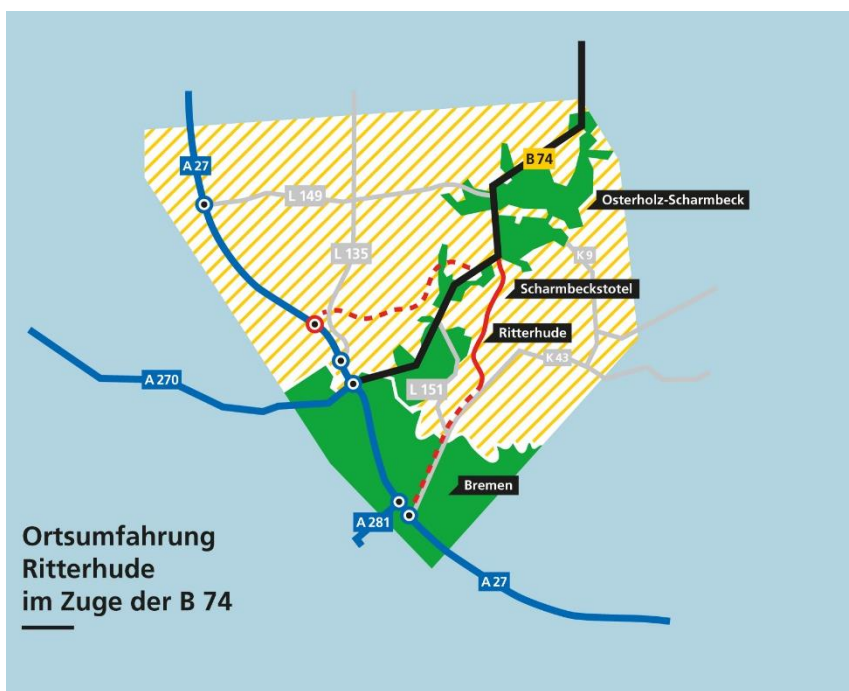




Protokoll

B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

4. Sitzung des Dialogforums



Ortsumfahrung
Ritterhude
im Zuge der B 74

digital über Zoom,
22. November 2023



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

Agenda

1. Begrüßung
2. Aktueller Stand Planung & Dialog
3. Die Verkehrssimulation an ausgewählten Beispielen
4. Verabschiedung und Ausblick

1. Begrüßung

Annette Padberg, Projektbereichsleiterin des regionalen Geschäftsbereiches Lüneburg der NLStBV, begrüßt die Mitglieder zur vierten Sitzung des Dialogforums und bedankt sich für die bisherige Arbeit im Dialogforum. Durch die gemeinsamen Sitzungen konnte das Planungsteam bereits einige wertvolle Hinweise mitnehmen, die in die weitere Planung einfließen werden. Heute geht es um die ersten Ergebnisse der Verkehrssimulation und die Gestaltung der Knotenpunkte.

Henrike Thomsen von der ifok GmbH begrüßt die Teilnehmenden und stellt die Fachexperten Herrn Steenbuck (IPROconsult) und Herrn Müller (IG Schubert) vor, die in der Sitzung den aktuellen Stand der Verkehrssimulation vorstellen werden. Des Weiteren stellt Frau Thomsen kurz die Mitglieder bzw. Vertretungen vor, die zum ersten Mal in diesem Rahmen am Dialogforum teilnehmen.

2. Aktueller Stand: Planung & Dialog

Referent:innen: Jessica Quickert, NLStBV und Martin Steenbuck, IPROconsult

Frau Quickert berichtet, dass die Kartierung abgeschlossen ist. Eine Nachkartierung für 2024 ist nicht erforderlich. Auch der Abgleich mit den Gewässern der Ostvariante ist abgeschlossen. Bezüglich der Bahnquerung bei der Ostvariante hat sich die Bahnunterführung als Vorzugslösung herausgestellt – ein entscheidendes Kriterium waren die Kosten. Damit würde die Straße bei der Ostvariante über die Bahn geführt.

Derzeit arbeitet das Projektteam weiter am Kriterienkatalog für den Alternativenvergleich. Die Bauwerke und Wegführungen für den Rad- und landwirtschaftlichen Verkehr liegen beiden Trassen zugrunde – hier haben sich gegenüber der letzten Sitzung des Dialogforums keine neuen Änderungen ergeben.

Hinsichtlich der Knotenpunkte hat sich seit dem dritten Treffen im Juni Folgendes geändert: 1) Der Knotenpunkt B 74 / K 44 wurde angepasst (Erhöhung der Leistungsfähigkeit), 2) am Knotenpunkt südlich der Wümme B 74 / Wasserhorst wurde die Lichtsignalanlage entfernt, so dass auf den Ausbau der Ritterhuder Heerstraße verzichtet werden kann und kein zweites Wümmebauwerk erforderlich ist und 3) die dreistreifigen Straßenabschnitte der Ostvariante im Bereich der K 43 sowie im Neubauabschnitt außerhalb des Vogelschutzgebietes südlich der Bahn wurden angepasst.

Herr Steenbuck gibt anhand der Karte einen Überblick über die Ost- und Westtrasse (*Hinweis: Die Trassenführung entspricht dem aktuellen Stand der Vorplanung. Im weiteren Planungsprozess, insbesondere mit der Konkretisierung in der Entwurfsplanung, sind Änderungen möglich.*): Die kurze Beschreibung erfolgt jeweils



74

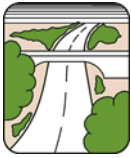


B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

in Stationierungsrichtung, bei der Ostvariante von Süden (A 27, Bremen) nach Norden (Osterholz-Scharmbeck) bei der Westvariante von Westen (Anschluss A 27) nach Osten (Osterholz-Scharmbeck).



In der aktuellen Planung schließt die **Ostvariante** wie im Bestand an die A 27 an. Im Bereich der Wümme wird die Lichtsignalanlage an der Kreuzung entfernt, um die Leistungsfähigkeit des Verkehrs zu verbessern. Stattdessen ist dort ein Überführungsbauwerk vorgesehen. Die L 151 wird mit einem Brückenbauwerk über die B 74 geführt. Um keine Verkehrsbeziehung auszuschließen, werden alle vorhandenen Straßen entsprechend angebunden. Es folgt eine 2+1-Verkehrsführung: zwei Fahrstreifen in Richtung Osterholz-Scharmbeck, ein Fahrstreifen in Richtung Bremen. Für den Mittelkampsweg ist eine Überführung geplant. Der Radweg wird dann an den Rand des Ausbaus verlegt, so dass kleinere Bauwerke für den Radweg über die Fleete errichtet werden können. Im weiteren Verlauf erfolgt der Anschluss an die K 44. Über den Kirchenfleet und über die Hamme sind Brückenbauwerke geplant. Der Verbindungsweg wird überführt, um alle Erschließungsanforderungen zu erfüllen. Der Radweg verläuft parallel zur Trasse. Am Ruschkamp folgt ein Überführungsbauwerk mit Anschluss an das bestehende Wegenetz. Hier beginnt auch der zweite 2+1-Fahrstreifen: Zwei Fahrstreifen in Richtung Bremen, so dass in beiden Bereichen gut überholt werden kann. Anschließend erfolgt die DB-Querung in Dammlage – die B 74 wird dann entsprechend überhöht geführt. Der Knotenpunkt

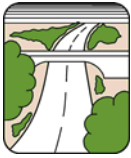


B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

B 74 / K 5 schließt an die alte B 74 an, so dass die Verbindung Ritterhude-Osterholz-Scharmbeck erhalten bleibt. Hier sind zwei Kreisverkehre und die Anbindung an die K 5 vorgesehen.

Die **Westvariante** schließt in der aktuellen Planung ebenfalls an die A 27 an. Im weiteren Verlauf ist eine sogenannte linksliegende Trompete mit Ein- und Ausfädelungsmöglichkeiten vorgesehen. Es folgen zwei Bereiche mit einer 2+1 Verkehrsführung in Richtung Bremen und in Richtung Osterholz-Scharmbeck. Die K 34 wird über die B 74 geführt und bindet zur Aufrechterhaltung der Erschließung weitere Straßen an. Im Bereich des Heerweger Moores ist eine ca. 300 m lange Brücke über das Moor geplant. Die K 3 und die K 17 werden gemeinsam über die B 74 geführt, die bereits im Einschnitt liegt (Einschnitt bedeutet, dass sie unterhalb des Geländes liegt), da in diesem Bereich an der Scharmbeckstoteler Straße ein Trogbauwerk vorgesehen ist. Im weiteren Verlauf wird die bestehende B 74 von Ritterhude kommend an die neue B 74 angebunden. Um die Erschließung der Wohnbebauung zu gewährleisten, ist ein Brückenbauwerk über die B 74 vorgesehen.

Frage/Anmerkung	Antwort
Wie wird der landwirtschaftliche Verkehr über die Wümme in Richtung St. Jürgenland geführt?	St. Jürgenland wird über den Mittelkampsweg erschlossen. Die Verkehre werden über den neuen Knotenpunkt bei der Wümme geführt – dieser ist für die Leistungsfähigkeit der B 74 unabdingbar. Die Berechnungen zeigen, dass der alte Knotenpunkt nicht leistungsfähig genug ist. Der landwirtschaftliche Verkehr wird dann über die L 151 und am Deich entlanggeführt.
Hinweis, dass es entlang des Deiches viel Fuß- und Radverkehr gibt – durch die Einspurigkeit keine optimale Lösung, den landwirtschaftlichen Verkehr hier entlangzuführen. Auch sei der Weg am Deich nicht leistungsfähig genug. Dies sollte bei der Planung der Verkehrsführung für den landwirtschaftlichen Verkehr berücksichtigt werden.	Das Planungsteam der NLStBV nimmt den Hinweis auf und verweist darauf, dass derzeit gemeinsam mit der Landwirtschaftskammer Untersuchungen und Befragungen unter anderem zu den Wegebeziehungen und den Ausbau der Wege durchgeführt werden. Das Thema wird entsprechend in der Entwurfsplanung nochmal aufgegriffen.
Hinweis, dass der Wümmedeich für Radfahrende – u. a. auch Pendler:innen – in Richtung Bremen Innenstadt und in den Osten der Stadt eine wichtige Route ist.	Die NLStBV nimmt den Hinweis zur Kenntnis.
Gibt es Kostenberechnungen für die Ost- und Westvariante?	Nein, bisher wurden keine Kostenberechnungen für die Ost- und Westvarianten aufgestellt. Die Kostenschätzungen werden erst im Zuge des Alternativenvergleichs für beide Varianten aktualisiert. Es liegen bisher nur die Kosten aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 vor, die sich jedoch noch verändern werden.
Wurden Erhebungen vom Fuß- und Radverkehr durchgeführt, der	Nein, Erhebungen zum heutigen Fuß- und Radverkehr in diesem Bereich liegen bisher nicht vor. Die NLStBV stimmt sich derzeit mit dem



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

<p>heute die Wege nutzt? Insbesondere am Knotenpunkt Wümmebrücke gibt es ein hohes Radverkehrsaufkommen aus Bremen Südosten kommend in Richtung Nordwesten. Die neue Streckenführung wäre mit Umwegen verbunden (längere Reisezeit).</p>	<p>Geschäftsbereich Stade ab, in welchem Umfang und wann Radverkehrszählungen durchgeführt werden können. Insgesamt sollen damit mehr Informationen über die aktuelle Nutzung und die Fahrbeziehungen der Radfahrenden eingeholt werden. Einen Schwerpunkt wird der Bereich Wümmebrücke einnehmen, hier insbesondere die Relation von / nach Osterholz-Scharmbeck / Bremen über Deichanbindung. Weitere neuralgische projektbezogene Bereiche werden geprüft. Im aktuellen Projektstand, in der Vorplanung, wurden die Knotenpunkte so gestaltet, dass der Kfz-Verkehr sicher und flüssig fließen kann. Zusätzlich wurden Optionen für Radwege erarbeitet, die jedoch – entsprechend der aktuellen Planungsphase – nur als Voruntersuchung zu betrachten sind. Es gibt unterschiedliche Überlegungen zu Querungsmöglichkeiten an der Wümme, die noch ausgearbeitet werden müssen. Weiterhin müssen die Radwegeoptionen sowohl umweltfachlich als auch vom Gewässerschutz geprüft werden. Die NLStBV muss sich daher hierzu unter anderem mit der Unteren Naturschutz- und Wasserbehörde und ggf. weiteren, z. B. Deichverbänden, abstimmen.</p>
<p>Wunsch, sich in einer separaten Sitzung zum Thema Landwirtschaft mit der Landwirtschaftskammer auszutauschen.</p>	<p>Die NLStBV nimmt den Hinweis zur Kenntnis.</p>
<p>Wunsch, eine Vor-Ort-Begehung mit dem Dialogforum durchzuführen.</p>	<p>Wie in der dritten Sitzung des Dialogforums besprochen ist eine Ortsbegehung geplant, jedoch ist diese erst im Anschluss an den Alternativenvergleich mit dem Entscheid der Vorzugsvariante sinnvoll.</p>

3. Die Verkehrssimulation an ausgewählten Beispielen

Referenten: Martin Steenbuck, IPROconsult und Thomas Müller, IG Schubert

Herr Müller stellt die Grundlagen der Verkehrssimulation vor: Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung basieren auf den Prognosebelastungen 2035 und berücksichtigen die Verkehrsverteilung im Straßennetz, Spitzenstundenanteile, Verkehrszusammensetzung (Lkw-Anteile) und Leistungsfähigkeitsberechnungen. Entsprechend der Vorplanung wurden die Varianten Ost und West untersucht. Folgende Eingangsdaten wurden berücksichtigt: Spitzenstundenbelastungen 2035 und Lkw-Anteile morgens und nachmittags, Geschwindigkeiten von Pkw und Lkw, Vorfahrtregelungen sowie Signalprogramme an Knoten mit Lichtsignalanlagen. Die Simulationszeit beträgt jeweils 60 Minuten, wobei mehrere Durchläufe mit wechselnden Zuflüssen (zufalls-gesteuert) berücksichtigt wurden und Videosequenzen in dreifacher Geschwindigkeit (ca. fünf Minuten in Echtzeit) erstellt wurden.

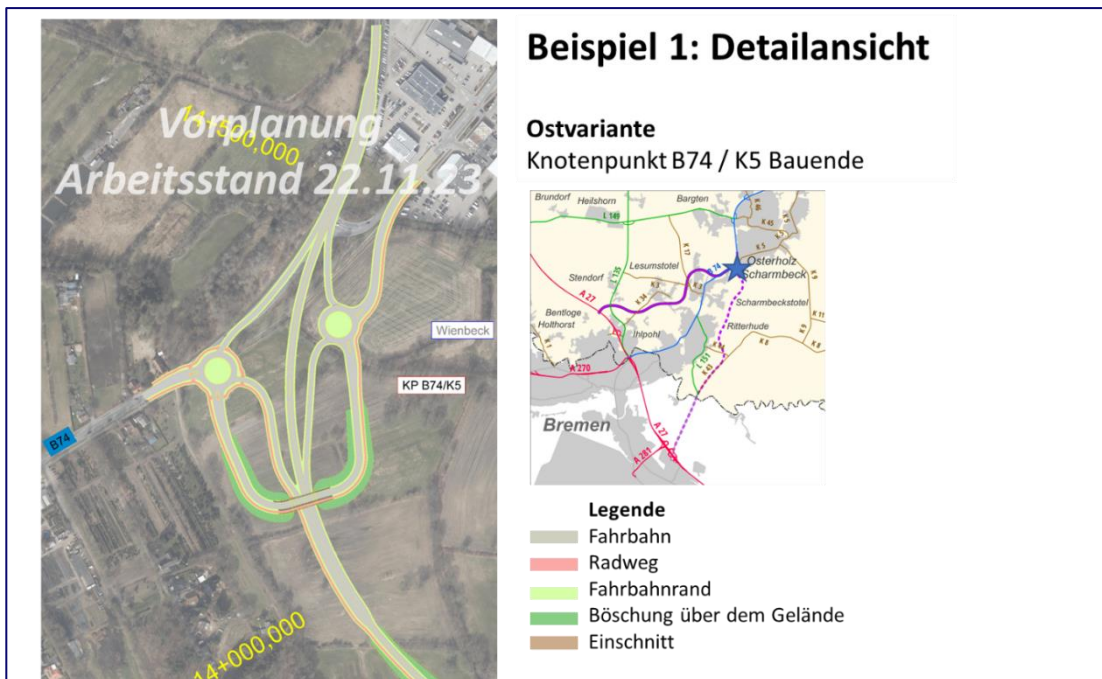
Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der Verkehrssimulation um eine technische Arbeit handelt, die als Fortführung der Verkehrsuntersuchung verstanden werden kann. Am Ende wird ein Gesamtbericht über die Verkehrsuntersuchung erstellt, in dem die Knotenpunktgestaltung und die Überholfahrstreifen sowie die jeweiligen Leistungsfähigkeiten anhand von Parametern dargestellt werden.



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

Beispiel 1: Ostvariante – Knotenpunkt B 74 / K 5 Bauende

Die bisherige Anbindung an die K 5 kann nicht wie bisher bestehen bleiben. Um alle Relationen zu bedienen, werden als Knotenpunktsformen zwei Kreisverkehre für die Vorplanung berücksichtigt. Die Trasse schwenkt von Osterholz-Scharmbeck kommend nach links und mündet in den Kreisverkehr ein. Um nach Ritterhude zu gelangen, wird der Verkehr hier nach dem Kreisverkehr über die Brücke über einen weiteren Kreisverkehr auf die alte B 74 geführt. Die Verkehrssimulation zeigt, dass es zeitweise zu geringen Rückstaus kommt, die sich aber schnell wieder auflösen. Die dargestellte Anschlusskonstellation weist eine gute Leistungsfähigkeit auf – die Fahrzeuge können sich sowohl im Norden als auch im Süden über die Rampen gut einfädeln.



Frage/Anmerkung	Antwort
Welche Verkehrswerte und Szenarien liegen der Simulation zugrunde? Wurden neben der Prognose 2035 weitere Alternativen untersucht oder Sensitivitätsanalysen durchgeführt?	Die Verkehrsdaten stammen aus der Verkehrsuntersuchung. Diese basiert zum einen auf dem Verkehrsmodell Niedersachsen. <i>[Nachtrag: Derzeit erarbeitet die NLStBV ein Papier, das unter anderem auch Bezug zum Verkehrsmodell Niedersachsen nimmt. Nach Fertigstellung wird es auf der Projektwebseite zur Verfügung gestellt.]</i> Zum anderen basiert die Verkehrsuntersuchung auf der Verkehrsprognose. Der Prognosehorizont 2035 ist mit dem Bund abgestimmt, daher wurden die Verkehre nur für diesen Zeitraum simuliert. In Hinblick auf die Szenarien wurden unterschiedliche Tageszeitbelastungen (Spitzenstunden) getestet. Zusätzlich sind grundsätzlich an einigen Querschnitten Dauerzählstellen eingerichtet – sobald hier Auffälligkeiten festgestellt werden, wird die Verkehrsuntersuchung dahingehend aktualisiert.
Hinweis, dass die Radverkehrsführung insbesondere für den Radverkehr aus Richtung	Aus Scharmbeckstotel kommend in Richtung Ritterhude und umgekehrt gibt es derzeit in der Vorplanung keine andere Lösung. Zwar wird der Radweg durch den Knotenpunkt unterbrochen und ist daher mit



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

Scharmbeckstotel nicht optimal gelöst ist. Gibt es alternative Wegeführungen?	Umwegen verbunden, in der Entwurfsplanung wird aber nochmals überprüft, ob es bessere Lösungen für den Radverkehr gibt (z. B. durch eine Unter- oder Überführung).
Hinweis, dass Verkehr ganzheitlich betrachtet werden muss. Dazu gehört nicht nur die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs, sondern auch der Fuß- und Radverkehr.	In der Vorplanung geht es im ersten Schritt darum, Lösungen zu finden, wie der Kfz-Verkehr sicher und flüssig über die Knotenpunkte abgewickelt werden kann, um im nächsten Schritt – unter Berücksichtigung vieler weiterer Kriterien – die West- und Ostvariante miteinander vergleichen zu können. Im Rahmen der Entwurfsplanung, die sich an den Alternativenvergleich anschließt, wird sich das Planungsteam der detaillierten Ausgestaltung der Knotenpunkte widmen und dabei selbstverständlich auch die Wegeführung des Radverkehrs weiter berücksichtigen. Die genaue Ausgestaltung der Knotenpunkte wird dann ebenfalls in Facharbeitskreisen diskutiert, an denen auch der ADFC beteiligt sein wird.
Hinweis, dass im Hinblick auf den Schwerverkehr auf der B 74 zu prüfen ist, ob die Kreisverkehre ausreichend leistungsfähig sind.	Die Kreisverkehre sind so geplant, dass sie auch von Schwerlastverkehr und landwirtschaftlichem Verkehr sicher befahren werden können.
Hinweis, dass bei der Planung der Radwege die Steigung und Witterungsverhältnisse berücksichtigt werden sollten.	Die Steigung für den Radverkehr wird entsprechend der Vorschrift weniger als vier Prozent betragen. Den Hinweis zu den Witterungsverhältnissen nimmt die NLStBV zur Kenntnis.

Beispiel 2: Ostvariante – Knotenpunkt B 74 n / K 44



Das Auffahren auf die B 74 ist mit Hilfe der Einfädelungstreifen ohne nennenswerte Probleme möglich. Auf der K 44 sind zwei Einmündungen vorhanden. Auf Lichtsignalanlagen kann aufgrund der geringen Verkehrsstärken verzichtet werden. Die Querungspunkte für den Radverkehr werden noch geprüft. Die K 44 wird im Bestand geführt, so dass die B 74 in Hochlage über der Hamme verläuft und den Kirchenfleet mit einem



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

separaten Bauwerk quert. Der Knotenpunkt weist eine sehr gute Leistungsfähigkeit auf. Unter anderem wurde auch eine Lösung mit Rampe und Lichtsignalanlage auf der B 74 geprüft, jedoch ist die Verkehrsbelastung dafür zu hoch und es hätten sich lange Rückstaus aus Richtung Bremen gebildet.

Frage/Anmerkung	Antwort
Die B 74 neu überquert die Hamme und im weiteren Verlauf auch die K 44. Wie hoch wird die Brücke?	Über der Hamme hätte das Bauwerk eine Höhe von ca. 8,50 m. Über der K 44 muss die Mindesthöhe 4,70 Meter betragen. Das liegt daran, dass zum einen der Kirchenfleet gequert werden muss und zum anderen Fledermausrouten bei der Höhe berücksichtigt werden müssen.
Hinweis, dass für den Radverkehr Umwege entstehen. Zusätzlich müssen Rampen überquert werden. Gibt es auch andere Lösungen?	s. <i>Antwort 3 zu Beispiel 1</i> : In der Vorplanung geht es im ersten Schritt darum, Lösungen zu finden, wie der Kfz-Verkehr sicher und flüssig über die Knotenpunkte abgewickelt werden kann, um im nächsten Schritt – unter Berücksichtigung vieler weiterer Kriterien – die West- und Ostvariante miteinander vergleichen zu können. Im Rahmen der Entwurfsplanung, die sich an den Alternativenvergleich anschließt, wird sich das Planungsteam der detaillierten Ausgestaltung der Knotenpunkte widmen und dabei selbstverständlich auch die Wegeführung des Radverkehrs weiter berücksichtigen. Die genaue Ausgestaltung der Knotenpunkte wird dann ebenfalls in Facharbeitskreisen diskutiert, an denen auch der ADFC beteiligt sein wird.
Wie wird das Bauwerk aussehen (Damm oder Stützen)?	Es sind Dammböschungen vorgesehen (s. Karte in dunkelgrün), dabei handelt es sich um Erddämme, auf denen die Fahrbahn verläuft. Wo keine Böschungen vorhanden sind, handelt es sich um Brückenbauwerke, die mit Pfeilern gestützt werden.
Wie lang werden die dreispurigen Abschnitte sein?	Die dreistreifigen Abschnitte werden voraussichtlich mindestens 800 m lang sein.
Hinweis, dass geprüft werden sollte, ob der landwirtschaftliche Verkehr bis zum Knotenpunkt an der Hamme geführt werden kann.	Die NLStBV nimmt den Hinweis zur Kenntnis.

Beispiel 3: Ostvariante – Knotenpunkt B74 n / L151

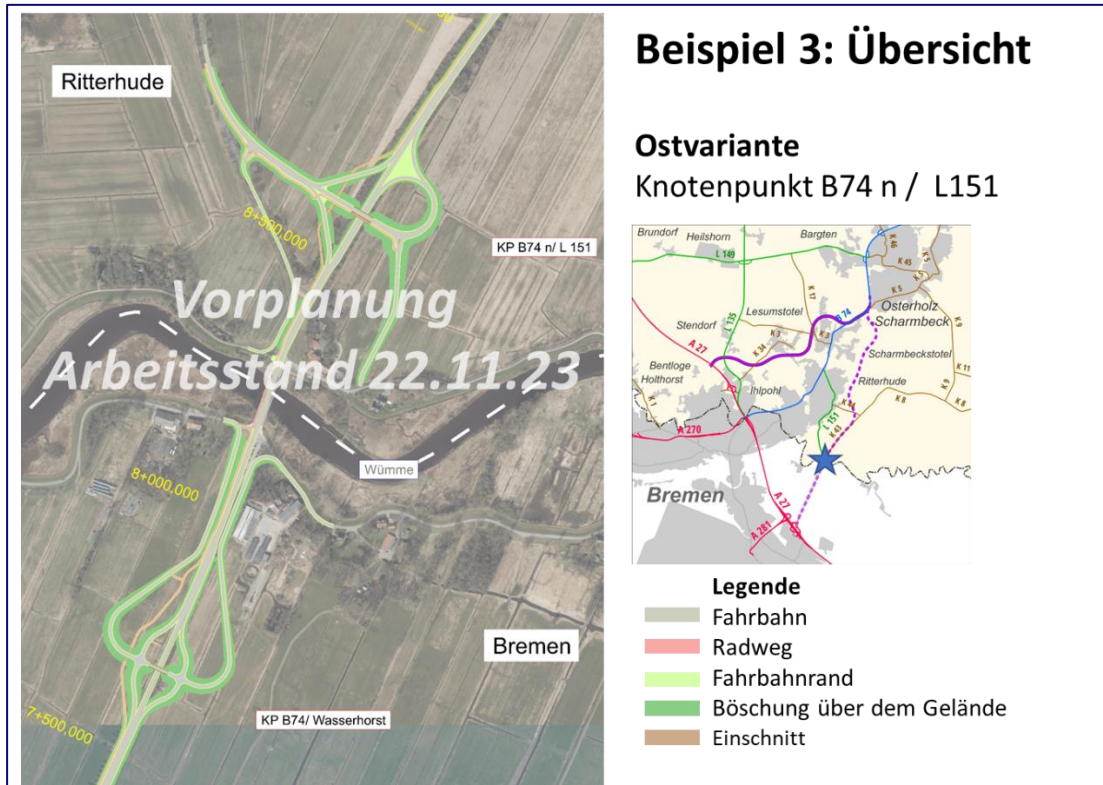
Die L 151 wird mittels Auf- und Abfahrrampen an die B 74 n angeschlossen. Dazu ist für die östlichen Rampen ein Bauwerk über die B 74 n erforderlich. Von den Rampen aus kann in die B 74 n ein- bzw. ausgefädelt werden. Die Führung des Radweges erfolgt entlang der B 74 mit leichten Verschwenkungen und Unterführungen an den Rampenbauwerken. Aufgrund des vorhandenen Wümmebauwerkes und der zulässigen Längsneigung (Mindesthöhe Bauwerk 4,70 m lichte Höhe über B 74 n) ergeben sich ein erforderlicher Abstand und eine gewisse Länge, um das Gefälle zu überwinden. Die Anbindung an die bestehenden Wege nördlich der Wümme erfolgt im Zuge der alten L 151 sowie durch einen neuen Weg, der von der östlichen Rampenschleife abzweigt.

Für den betrachteten Knotenpunkt nördlich der Wümme ergeben sich zeitweise stärkere Verkehrsströme von der L 151 in Richtung Bremen. Das Verkehrsaufkommen von der L 151 in Richtung Norden ist relativ gering.



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

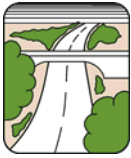
Auch ist das Verkehrsaufkommen auf den angebotenen Wegen sehr gering. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist trotz der teilweise hohen Verkehrsbelastung gut. Nur durch die Kombination der Anschlussstelle der L 151 mit der Anschlussstelle auf der südlichen Seite (Knotenpunkt B74 n / Wasserhorst) und dem damit verbundenen Wegfall der Lichtsignalanlage bleibt die B74 n in diesem Abschnitt auch zweistreifig ausreichend leistungsfähig. Somit ist auch das vorhandene Brückenbauwerk ausreichend leistungsfähig und da keine direkten Einmündungen auf die B74 n erfolgen, erhöht sich zudem die Verkehrssicherheit.



Frage/Anmerkung	Antwort
Inwieweit gibt es Abstimmungen mit Bremen bezüglich des Knotenpunktes auf der Südseite der Wümme?	Die NLStBV ist mit Bremen im Dialog. Da die Bundesstraße später in die Zuständigkeit der Autobahn GmbH des Bundes übergeht, nimmt auch eine Vertretung der AdB an diesem Dialogforum teil.

Beispiel 4: Ostvariante – Knotenpunkt A 27 / B 74 n

Der Einfahrtsbereich (von A 27 auf B74 n Richtung Osterholz-Scharmbeck) wird optimiert und verlängert, um ein sicheres und besseres Einfädeln des Verkehrs zu ermöglichen. Am Bauwerk selbst sind keine Änderungen vorgesehen.

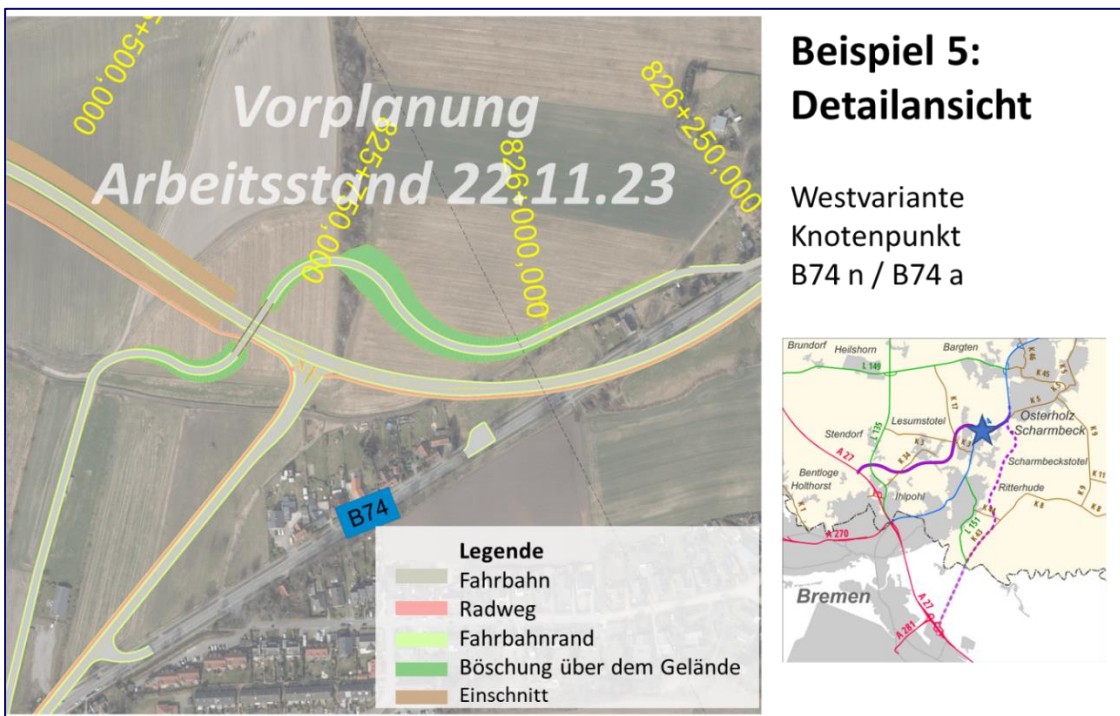


B 74 Ortsumfahrung Ritterhude



Beispiel 5: Westvariante – Knotenpunkt B 74 n / B 74 alt

Für diesen Knotenpunkt ist eine Lichtsignalanlage vorgesehen. Auf aufwändige Rampenanlagen kann verzichtet werden. Der Knoten weist in der geplanten Form eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.



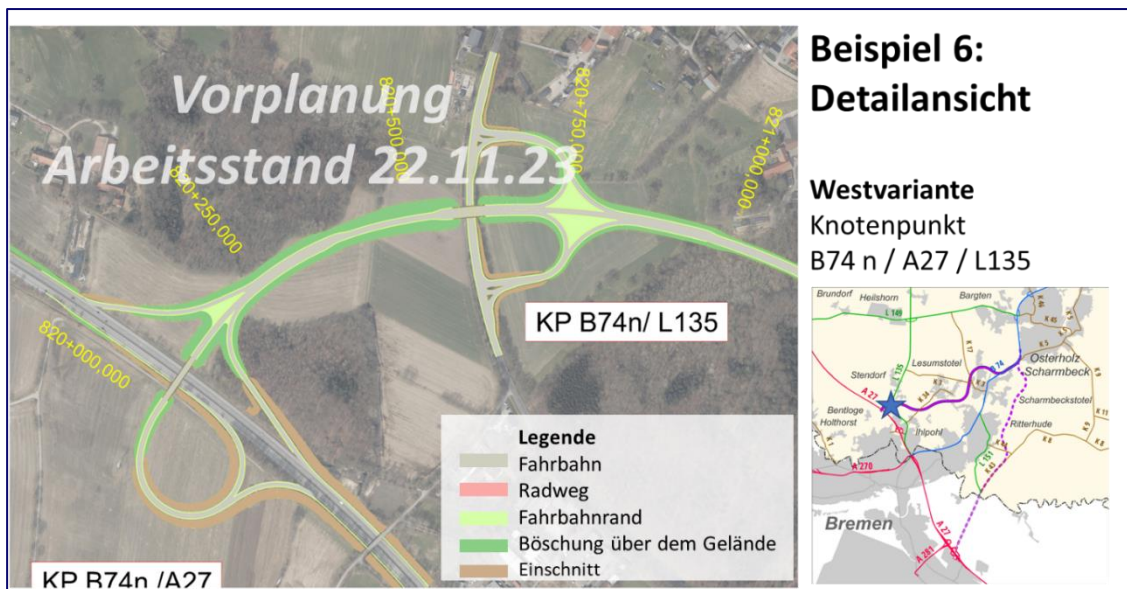


B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

Frage/Anmerkung	Antwort
Hinweis, dass die Anbindung der Baumschule Thölken zu berücksichtigen ist.	Die NLStBV nimmt den Hinweis zur Kenntnis.

Beispiel 6: Westvariante – Knotenpunkt B 74 n / A 27 / L 135

In diesem Bereich ist in relativ kurzem Abstand ein Doppelknoten vorgesehen. An beiden Knoten im Zuge der L 135 sind Lichtsignalanlagen geplant, da die L 135 so stark belastet ist, dass die Knoten sonst nicht funktionieren würden. Die beiden Lichtsignalanlagen sind aufeinander abgestimmt, das heißt, wer im Süden bei Grün losfährt, kann den nördlichen Knotenpunkt in einem Zug passieren und umgekehrt. Die Simulation zeigt, dass die Einfädelungsbereiche auf der B 74 n gut funktionieren. Die Verkehrsbelastungen sind auf der Westvariante generell etwas geringer als auf der Ostvariante bzw. auf der Ritterhuder Heerstraße.



4. Verabschiedung und Ausblick

Die fünfte Sitzung des Dialogforums ist voraussichtlich im Frühjahr 2024 zum Thema Kartierung geplant. Im Anschluss (voraussichtlich ab Sommer 2024) ist eine Sitzung zum Alternativenvergleich vorgesehen. Frau Padberg bedankt sich für die Teilnahme und die konstruktive Diskussion. Die Anregungen aus dem Dialogforum sind für die weitere Planung sehr hilfreich.