

**Neubau der A 39, Lüneburg-Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
Abschnittsübergreifendes Rastanlagenkonzept**

Protokoll

Abstimmungsgespräch am: 12.10.2012, 10.00 Uhr

Ort: Kurhaus Bad Bevensen
Dahlenburger Straße 1
29549 Bad Bevensen

Teilnehmer: gemäß Teilnehmerliste

Ziel:	
Top	Thema
1	Begrüßung und Vorstellung der Beteiligten
2	Veranlassung / Zielsetzung
3	Präsentation Rastanlagenkonzept
4	Methodik
5	Weiteres Vorgehen
6	Diskussion

TOP	Thema	zustän./ Termin
1.	Begrüßung und Vorstellung der Beteiligten Durch Herrn Möller, Geschäftsbereichsleiter NLStBV – Regionaler Geschäftsbereich Lüneburg wurden die Projektbeteiligten des Geschäftsbereiches Lüneburg und Wolfenbüttel sowie des beauftragten Ingenieurbüros vorgestellt.	
2.	Veranlassung / Zielsetzung Veranlassung für die Erarbeitung eines abschnittsübergreifenden Rastanlagenkonzeptes im Rahmen der Entwurfsplanungen auf der Grundlage des Konzeptes der Raumordnung und Linienbestimmung war die: <ul style="list-style-type: none">- abschnittsübergreifende Betrachtung der Rastanlagenstandorte- Berücksichtigung der Trassenoptimierungen in den einzelnen Abschnitten der A 39 Ziel der Untersuchung war die Erarbeitung eines abschnittsübergreifenden Rastanlagenkonzepts im Zuge der A 39 Lüneburg – Wolfsburg als Ergebnis eines gesamtplanerischen Abwägungsprozesses.	

TOP	Thema	zustän./Termin
	<p>Auf Basis der am 14.12.2010 vorgestellten Vorzugsvariante wurden weitere Standorte, die in Arbeitskreissitzungen angeregt worden, detailliert untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden mit der bisherigen Vorzugsvariante verglichen.</p>	
3.	<p>Präsentation Rastanlagenkonzept</p> <p>Im Rahmen der Weiterführung der Untersuchungen zum Rastanlagenkonzept wurden folgende Varianten untersucht:</p> <p>Variantenschar 5: mit Standort bei Uelzen und verschiedenen möglichen Standorten einer Tank- und Rastanlage im südlichen Streckenabschnitt:</p> <ul style="list-style-type: none"> Variante 5.1: mit Standort bei Ehra Variante 5.2: mit Standort bei Jembke mit 200+50 LKW-Parkständen Variante 5.3: mit Standort bei Jembke mit 125+50 LKW-Parkständen Variante 5.4: mit Standort bei Jembke mit 125+50 LKW-Parkständen und Verlagerung der PWC-Anlage 2 von Solchstorf nach Seckendorf <p>Variantenschar 6: mit Standort bei Solchstorf und einem möglichen Standort einer Tank- und Rastanlage bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> Variante 6.1: mit Standort bei Schafwedel Variante 6.2: mit Standort bei Langenbrügge <p>Variantenschar 7: nur eine Tank- und Rastanlage in Riestedt in verschiedenen Ausbildungen und in Kombination mit verschiedenen Rastplatzmöglichkeiten im Bereich Jembke</p> <ul style="list-style-type: none"> Variante 7.1: einseitige T+R-Anlage in Riestedt und beidseitiger KWC-Anlage mit je 80 Lkw-Parkständen in Jembke Variante 7.2: beidseitiger T+R-Anlage in Riestedt und beidseitiger KWC-Anlage mit je 50 Lkw-Parkständen in Jembke Variante 7.3: einseitiger T+R-Anlage in Riestedt und beidseitiger KWC-Anlage mit je 50 Lkw-Parkständen in Jembke Variante 7.4: identisch mit Variante 7.3, nur der PWC-Standort Solchstorf wurde nach Seckendorf verlegt (analog Variante 5.4) <p>Die Varianten sind im Detail in der beigefügten Präsentation dargestellt. Weiterhin sind die Bewertungen der Varianten in der Präsentation dargestellt.</p>	

TOP	Thema	zustän./Termin
	<p>Im Ergebnis der weiterführenden Untersuchungen zum Rastanlagenkonzept wird die Variante 5.3 mit den Standorten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - PWC-Anlage 1 südwestlich von Barendorf - PWC-Anlage 2 westlich von Solchstorf - T+R-Anlage Nord westlich von Riestedt mit einseitiger Bewirtschaftung auf der Westseite - PWC-Anlage 3 westlich von Kattien - PWC-Anlage 4 südwestlich von Wollerstorf - PWC-Anlage 5 westlich des Automobilgeländes - T+R-Anlage Süd südlich von Jembke mit einseitiger Bewirtschaftung auf der Westseite der A 39 und mit verringelter Stellplatzanzahl <p>als Vorzugsvariante und damit Grundlage für die Entwurfsplanung der weiteren Abschnitte ausgewiesen, wobei die Lage der bewirtschafteten Seite der Tank- und Rastanlagenstandorte noch nicht endgültig festgelegt ist.</p>	
4.	<p>Methodik</p> <p>Die Ermittlung der geeigneten Standorte erfolgte auf Basis des Rastanlagenkonzeptes aus der Raumordnung und Linienbestimmung sowie auf der Grundlage der Vorgaben der einschlägigen Richtlinien (ERS 2011 – Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, RWBA – Richtlinie für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen und RAA – Richtlinie für die Anlage von Autobahnen) anhand von Bewertungsbändern mit folgenden Kriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstand zu benachbarten Rastanlagen • Abstand zu Anschlussstellen • Trassierung, Bauwerke • Umweltfachliche Gesichtspunkte • Vernetzungskonzept • Landwirtschaftliche Belange (Flächenverfügbarkeit) • Bebauung, Bauleitplanung, Fremdeleitungen • Ver- und Entsorgung • Baugrund/Grundwasser, Altlasten <p>Grundsätzlich wurden bei der Standortsuche die nach den ERS empfohlenen Rastanlagenabstände zu Grunde gelegt. Die einzelnen Bewertungskriterien wurden nach dem Ampelfarbenprinzip hinsichtlich ihrer Eignung als Rastanlagenstandort gekennzeichnet. Durch Überlagerung der einzelnen Bewertungskriterien konnten geeignete Standorte ermittelt und zu einem Gesamt-Rastanlagenkonzept zusammengefügt werden.</p>	

TOP	Thema	zustän./Termin
5.	<p>Weiteres Vorgehen In den weiteren Schritten werden die Rastanlagen in den Entwurfsplanungen der einzelnen Abschnitte konkretisiert. Hinweise und Anregungen der Träger öffentlicher Belange zu den Rastanlagenstandorten sind im Rahmen der Entwurfsplanung möglich. Einwendungen/Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange sowie privat Betroffenen sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens möglich</p>	
6.	<p>Diskussion</p> <ul style="list-style-type: none"> - NABU Uelzen: Der NABU weist darauf hin, dass im Bereich des Speicherbeckens Stöcken im Bereich des geplanten Rastanlagenstandortes bei Riestedt Rastvogellebenräume sowie Nahrungshabitate für Rastvögel betroffen und zu berücksichtigen sind (Wasservögel, Limikolen, Schlafplätze Kraniche). <p>Antwort des Vorhabenträgers: Dem Vorhabenträger ist dies bekannt, die Funktion des Raumes für Rastvögel sowie des Speicherbeckens als Schlafplatz für Kraniche wurden bei der Variantenentscheidung berücksichtigt. Die bewirtschaftete Anlage am Standort Riestedt wird aus diesem Grund nach Möglichkeit auf der Westseite der A 39 angeordnet.</p> - BUND Uelzen: Der Bereich der Pieperhöfer Teiche auf der Westseite der A 39 ist ebenfalls schützenswert. <p>Antwort des Vorhabenträgers: Dem Vorhabenträger ist dies bekannt, die Pieperhöfer Teiche wurden bei der Variantenentscheidung berücksichtigt.</p> - Samtgemeinde Boldecker Land: Durch die A 39 entsteht eine Zerschneidung der Samtgemeinde Boldecker Land. Mit einer Tank- und Rastanlage im Bereich Jembke wird diese Zerschneidungswirkung noch verstärkt. Es entsteht damit eine übermäßige Belastung der Samtgemeinde Boldecker Land. Ist die Verlagerung der Tank- und Rastanlage Jembke nur ein Ergebnis der Verlagerung des Standortes der nördlichen Tank- und Rastanlage nach Riestedt? <p>Antwort des Vorhabenträgers: Die Variante 5.3 mit den Standorten der Tank- und Rastanlagen bei Riestedt und Jembke ist der bisherigen Vorzugsvariante 4.1 gegenüber gestellt worden. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sich mit der Variante 5.3 insgesamt für den gesamten Bereich der A 39 eine günstigere Lage der Rastanlagenstandorte zu benachbarten Ortslagen ergibt. Auf Grund der Annäherung der geplanten Tank- und Rastanlage Süd an die Ortslage</p> 	

TOP	Thema	zustän./Termin
	<p>Jembke wurde die bewirtschaftete Anlage im Vergleich zu der ursprünglich bei Wollerstorf geplanten Tank- und Rastanlage wesentlich verkleinert. Die bewirtschaftete Seite der Anlage bei Jembke wird mit 125 LKW-Parkständen ausgebildet (im Bereich Wollerstorf waren ursprünglich 200 LKW-Parkstände im Bereich der bewirtschafteten Anlage geplant).</p> <p>Weiterhin ist geplant, die bewirtschaftete Anlage der Tank- und Rastanlage bei Jembke auf der Westseite der A 39 anzusiedeln. Darüber sind jedoch noch abschließende Abstimmungen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu führen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Samtgemeinde Boldecker Land:</u> Werden die Rastanlagenstandorte nochmals angepasst, falls neue Vorschläge zu Rastanlagenstandorten eingehen? <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Vorhabenträger wird ggf. weitere eingehende Vorschläge hinsichtlich der Eignung im gesamten Rastanlagenkonzept der A 39 prüfen und hinsichtlich der vorgestellten Kriterien bewerten. Aus derzeitiger Sicht drängen sich jedoch keine weiteren Standorte von Rastanlagen im Zuge der A 39 auf, so dass der Vorhabenträger derzeit von keiner weiteren Veränderung ausgeht.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>LBU:</u> Aus Sicht des LBU sollte ein möglicher Rastanlagenstandort im Raum Wolfsburg (an der bestehenden A 39) zusätzlich mit einbezogen werden. Flächen stehen nach Ansicht des LBU im Bereich Heinenkamp zur Verfügung. Dazu sind auch Gespräche mit der Stadt Wolfsburg zu führen. <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Vorhabenträger hat zunächst einen Planungsauftrag für den Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Die Möglichkeit eines Standortes an der bestehenden A 39 im Raum Wolfsburg wird seitens des Vorhabenträgers geprüft.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Gemeinde Jembke:</u> Der Bereich des Truppenübungsplatzes Ehra kann als Rastanlagenstandort genutzt werden. <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Auf Grund der ökologischen Bedeutung des Truppenübungsplatzes ist der Bau einer Tank- und Rastanlage in diesem Bereich nicht möglich.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Gemeinde Jembke:</u> Die Volkswagen AG will im Bereich des Truppenübungsplatzes das Automobil-Testgelände erweitern, dann wäre doch eine Rastanlage in diesem Bereich auch möglich. 	

TOP	Thema	zustän./Termin
	<p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die umweltfachlichen Anforderungen gelten für alle Planungen in diesem Raum, auf Grund dieser Anforderungen ist die Anlage einer Tank- und Rastanlage im Gebiet des Truppenübungsplatzes Ehra nicht möglich.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Landvolk Gifhorn:</u> Die Prüfung eines Standortes einer Tank- und Rastanlage wurde seitens des Landvolkes mehrfach gefordert. Bisher wurden dem Landvolk keine Ergebnisse dieser Prüfung zur Verfügung gestellt. <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Dies ist so nicht richtig, im Rahmen der Arbeitskreissitzungen und der Facharbeitskreise wurde das Landvolk Gifhorn von den Ergebnissen der durchgeführten umweltfachlichen Untersuchungen in Kenntnis gesetzt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Landvolk Gifhorn:</u> Die Vorstellung der Kartierergebnisse ist nicht ausreichend. Das Landvolk fordert eine Einsichtnahme in die Unterlagen. <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Vorhabenträger sagt dies zu, es wird dazu eine separate Abstimmung zwischen dem Landvolk und dem regionalen Geschäftsbereich Wolfenbüttel vereinbart.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>BUND Uelzen:</u> Der BUND kann die Bedenken der Gemeinde Jembke nachvollziehen. Dennoch ist eine Verlagerung des Rastanlagenstandortes in den Bereich des Truppenübungsplatzes aus umweltfachlicher Sicht nicht möglich. <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Vorhabenträger nimmt dies zur Kenntnis.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Jägerschaft Lüneburg:</u> Aus Sicht der Jägerschaft Lüneburg ist der untersuchte PWC-Anlagenstandort bei Lüneburg günstiger zu bewerten als der Standort Barendorf (Vorzugsvariante). <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Standorte bei Lüneburg und Barendorf sind in der Variante 4.2 bzw. 4.1 gegenübergestellt worden. Im Ergebnis überwiegen die Vorteile der Variante 4.1 mit dem Standort bei Barendorf. Daher wird am dem Standort bei Barendorf festgehalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Landkreis Lüneburg:</u> Kann der Standort bei Barendorf nicht vollständig aufgegeben werden, da der Abstand zur Tank- und Rastanlage Solchstorf nur 8 km beträgt? 	

TOP	Thema	zustän./Termin
	<p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Bei einem Wegfall der PWC-Anlage bei Barendorf würde sich der Abstand zwischen der Tank- und Rastanlage Sochstorf und der bestehenden PWC-Anlage Roddau/Busschewald auf 29 km vergrößern, was die Ausnahmewerte der Empfehlung für Rastanlagen an Straßen mit ca. 4 km überschreitet und daher unzulässig ist. Mit einem Wegfall der PWC-Anlage bei Barendorf würde sich der Parkdruck im Bereich der Autobahnzubringer im Raum Lüneburg erheblich verstärken. Daher hält der Vorhabenträger an dem Standort Barendorf fest.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Hansestadt Lüneburg:</u> Die Argumente des Vorhabenträgers sind aus Sicht der Hansestadt Lüneburg nachvollziehbar. Die Hansestadt Lüneburg unterstützt den Standort bei Barendorf. <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Vorhabenträger nimmt dies zur Kenntnis.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>BUND Uelzen:</u> Der BUND sieht ein hohes Umweltrisiko im Zusammenhang mit der A 39 und fordert daher ebenfalls einen Verzicht des PWC-Standortes Barendorf. Eine Überschreitung der Ausnahmewerte der Abstandsanforderungen ist aus Sicht des BUND hinnehmbar. <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Ausnahmewerte der Abstandsanforderungen stellen eine zulässige Überschreitung der sonst üblichen Regelwerte dar. Eine deutliche Überschreitung der Ausnahmewerte gefährdet letztlich die Verkehrssicherheit und führt zu erhöhten Parkdruck im Bereich von Autobahnanschlussstellen. Daher hält der Vorhabenträger an dem Standort Barendorf fest.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Landkreis Lüneburg und Samtgemeinde Ostheide:</u> Mit den geplanten Rastanlagen wird der Trend zum „Warenlager auf der Straße“ gefördert. <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Dieser Trend kann durch die Reduzierung der geplanten Parkstandzahlen bzw. der Anzahl der Rastanlagenstandorte nicht aufgehalten werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Gemeinde Hohnstorf:</u> Die Flächenverfügbarkeit am Standort Solchstorf ist besser bewertet worden als am Standort Seckendorf. Worauf basiert diese Bewertung? <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Diese Bewertung basiert auf einer Einschätzung der LGLN in Auswertung der Bewirtschaftungsverhältnisse und der Abstimmungen mit den örtlichen Landwirtschaftsvertretern.</p>	

TOP	Thema	zustän./Termin
	<ul style="list-style-type: none"> - <u>TG Jembke:</u> Die Menschen in Jembke wurden nicht zur Flächenverfügbarkeit befragt. Im Bereich Jembke ist die Durchführung des laufenden Flurbereinigungsverfahrens nicht mehr möglich, da die Gesamtfläche durch die zusätzliche Flächeninanspruchnahme der TRA zu klein wird. Weiterhin ist die Abwasserverrieselung zu berücksichtigen. <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Vorhabenträger nimmt diese Sachverhalte zur Kenntnis. Detaillierte Gespräche zu der Flächeninanspruchnahme werden im Rahmen der weiteren Planung mit den betroffenen Landwirten geführt. - <u>LBU:</u> Der LBU fragt an, ob eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit infolge der Lage innerhalb von Radien für die geplanten Rastanlagen entstehen kann? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Vorhabenträger hat dies geprüft, es bestehen bei den angewendeten Kreisbogenradien keine Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit. - <u>Unterhaltungsverband Oberaller:</u> Der Standort im Raum Wolfsburg sollte in die Planung aufgenommen werden. <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Vorhabenträger wird einen Standort im Raum Wolfsburg prüfen. - <u>Gemeinde Jembke:</u> Es hat bisher keine Dialog zum Rastanlagenkonzept stattgefunden, es werden nur Ergebnisse dargestellt. <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Vorhabenträger prüft die Hinweise aus den Arbeitskreissitzungen umfänglich und berücksichtigt diese ggf. in der weiteren Planung. Die Arbeitskreissitzungen sind keine Verpflichtung, sondern eine freiwillige Form der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Die Auslegung des Tank- und Rastanlagenkonzeptes ist für Ende 2012 geplant. - <u>Landkreis Lüneburg:</u> Sind auch Aspekte wie z.B. Erholungsfunktion und Bauleitplanungen in der Bewertung der Standorte beachtet worden? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Diese Kriterien sind in der Bewertung der Rastanlagenstandorte berücksichtigt worden. 	

TOP	Thema	zustän./Termin
	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Landvolk Gifhorn:</u> Wurde die Abwasserverrieselung im Raum Jembke in die Bewertung aufgenommen? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Abwasserverrieselung im Raum Jembke wurde berücksichtigt. - <u>LBU:</u> Welche Feuerwehr ist im Havariefall für die Rastanlagenstandorte zuständig? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Feuerwehr der Gemeinde, auf deren Gebiet sich die Anlage befindet, ist für die Brandbekämpfung zuständig. - <u>Samtgemeinde Boldecker Land:</u> Die bewirtschafteten Rastanlagen liegen zu nah beieinander. Weiterhin ist die Nähe zu dem Einkaufszentrum in Weyhausen zu berücksichtigen. <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Abstand zwischen den Rastanlagen liegt mit 54 km im Regelbereich, das Einkaufszentrum in Weyhausen kann bei der Auswahl der Rastanlagenstandorte im Zuge der A 39 keine Berücksichtigung finden. Es können im Rastanlagenkonzept nur Rastanlagenstandorte betrachtet werden, die unmittelbar von der A 39 zu erreichen sind und damit unmittelbar zur Autobahn anlage gehören. Andere Anlagen, die über das nachgeordnete Straßennetz zu erreichen sind und unabhängig von der Straßenbauverwaltung betrieben werden, können im Rastanlagenkonzept nicht berücksichtigt werden. - <u>Landvolk Uelzen:</u> Ist ein Raumordnungsverfahren für die Tank- und Rastanlagenstandorte erforderlich? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Tank- und Rastanlagen sind Nebenanlagen der A 39, daher ist kein gesondertes Raumordnungsverfahren erforderlich. - <u>Samtgemeinde Ostheide:</u> Wie wurden die Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten geprüft? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Grundsätzlich wurde davon ausgegangen, dass bei benachbarten Gemeinden, die über entsprechende Leitungstrassen verfügen, Anschlussmöglichkeiten für die Rastanlagen vorhanden sind. Grundsätzlich liegen die Anschlusswerte einer Rastanlage nicht wesentlich über denen eines Restaurants, daher wird davon ausgegangen, dass entsprechende Kapazitäten in den Leitungsnetzen vorhanden sind. 	

TOP	Thema	zustän./Termin
	<p>Sollte dies nicht der Fall sein, werden mit den örtlichen Leitungsversorgern Abstimmungen zu Erweiterungen etc. geführt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Samtgemeinde Boldecker Land:</u> In dem Abwassernetz in der Ortslage Jembke sind kaum noch Kapazitäten vorhanden. Ggf. mögliche Erweiterungen von Wohngebieten wären dann nicht mehr möglich. <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Vorhabenträger nimmt dies zur Kenntnis und wird sich mit dem örtlichen Abwasserentsorger diesbezüglich in Verbindung setzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>LBU:</u> Wer zahlt die Kosten für die Erweiterung von Ver- und Entsorgungsleitungen? <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Kosten für den Anschluss der Rastanlagen an das öffentliche Netz trägt die Bundesstraßenverwaltung.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>LBU:</u> Wer zahlt die Kosten für die Betriebszufahrt der Tank- und Rastanlagen? <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Kosten für die Betriebszufahrt der Tank- und Rastanlagen trägt die Bundesstraßenverwaltung.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>LBU:</u> Wird ein Lärm- und Beleuchtungsgutachten für die Tank- und Rastanlagenstandorte durchgeführt? <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Falls die Erfordernis besteht, wird im Rahmen der Entwurfspläne der einzelnen Abschnitte ein Lärm- bzw. Beleuchtungsgutachten durchgeführt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>LBU:</u> Im Bereich der Kleinen Aller ist keine Querung der A 39 für Wild möglich? <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Dies wird im Vernetzungskonzept im Rahmen der Entwurfsplanung der einzelnen Abschnitte beleuchtet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>LBU:</u> Werden die Rastanlagen bepflanzt? <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Ja, die Rastanlagen werden mit Baum- und Strauchpflanzungen in die Landschaft eingepasst.</p>	

TOP	Thema	zustän./Termin
	<ul style="list-style-type: none"> - <u>LBU:</u> Wird die B 248 herabgestuft? <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Ja, wahrscheinlich erfolgt eine Abstufung zu einer Kreisstraße.</p>	
7.	<p>Schlussworte durch die Geschäftsbereichsleiter Herrn Mühlnickel und Herrn Möller</p> <p>Die beiden Geschäftsbereichsleiter bringen nochmals ihr Verständnis für die kritische Haltung der Teilnehmer zum Ausdruck. Infrastrukturprojekte dieser Größenordnung werfen leider zahlreiche Konflikte auf.</p> <p>Sie entschuldigen sich dafür, dass durch den Umgang mit der Information zum Untersuchungsergebnis des Rastanlagenkonzeptes die Bürgermeister der Region zu Unrecht in der öffentlichen Kritik stehen.</p> <p>Die vorgebrachten Argumente, Bedenken und Anregungen werden in den weiteren Planungen und Untersuchungen berücksichtigt. Die vorgeschlagenen Standorte werden ebenfalls überprüft, obwohl eine echte Alternative zu der vorgestellten Vorzugsvariante zur Zeit nicht erkennbar ist.</p>	

Verfasst, Halle/Saale den 21.11.2012

Dipl.Ing. Meyer

(Verfasser)