



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

**Ergebnisprotokoll der 3. Arbeitskreissitzung für den
Abschnitt 1, Lüneburg-Nord – östl. Lüneburg (L 216 – B 216)**

3. Arbeitskreissitzung am: 17.04.2012, 09:30 Uhr

Ort: Regierungsvertretung Lüneburg
Auf der Hude 2
21339 Lüneburg

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste

TOP	Thema
0	Vorbemerkung
1	Begrüßung und Vorstellung der Projektorganisation
2	Anlass, Zweck und Aufgabe der Arbeitskreissitzung
3	Vorstellung der Vorplanungsergebnisse
3.1	Objektplanung Verkehrsanlage
3.2	Schalltechnische Untersuchungen
3.3	Umweltfachliche Untersuchungen
4	Weiteres Vorgehen
5.	Schlussbemerkung

TOP	Thema
0	Vorbemerkung Die Präsentation zur 3. Arbeitskreissitzung wurde in der Arbeitskreissitzung an alle Teilnehmer verteilt. Diese ist zudem im Internet auf der Seite der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (www.strassenbau.niedersachsen.de) eingestellt. In diesem Ergebnisprotokoll sind daher nur ergänzende Informationen, sowie erfolgte Wortmeldungen enthalten.
1	Begrüßung und Vorstellung der Projektorganisation Die 3. Arbeitskreissitzung soll der Vorstellung der Ergebnisse der Entwurfsplanung dienen. Der Teilgesehenvermerk des BMVBS zur Entwurfsplanung liegt vor. Auf Grundlage der Entwurfsplanung wird nunmehr das Planfeststellungsverfahren vorbereitet. Folgende Wortmeldungen wurden beantwortet: <i>Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU):</i> Hat die Verdoppelung der Kosten der A 39 Auswirkungen auf diese Veranstaltung? <i>Antwort</i> Nein.

TOP	Thema
	<p><u>Naturschutzbund Deutschland (NABU Lüneburg):</u> Wann ist mit Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zu rechnen? Werden Hinweise der heutigen Veranstaltung noch einbezogen?</p> <p><u>Antwort:</u> Der förmliche Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens soll im 2. Quartal 2012 erfolgen. Hinweise aus der heutigen Veranstaltung können noch einbezogen werden.</p> <p><u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Wann wird der Erörterungstermin stattfinden?</p> <p><u>Antwort:</u> Der Erörterungstermin wird durch die Planfeststellungsbehörde festgelegt.</p>
2	<p>Anlass, Zweck und Aufgaben der Projektkonferenz siehe hierzu Tischvorlage (Präsentation)</p>
3 3.1	<p>Vorstellung der Ergebnisse der Entwurfsplanung</p> <p>Objektplanung Verkehrsanlage</p> <p>Die Ergebnisse der Entwurfsplanung wurden anhand der in der Tischvorlage enthaltenen Lagepläne und Visualisierungen erläutert. Folgende Wortmeldungen wurden beantwortet:</p> <p><u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Ist eine Gestaltung auf dem Tunnel möglich?</p> <p><u>Antwort:</u> Ja, in Abstimmung mit der Hansestadt Lüneburg.</p> <p><u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Wird es im Bereich der Ilmenaubrücke eine Gradientenänderung geben?</p> <p><u>Antwort:</u> Nein, die bisherige Gradientenänderung wird beibehalten.</p> <p><u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Wie lange hält der offenporige Asphalt (OPA)?</p> <p><u>Antwort:</u> Nach dem heutigen Stand der Technik ist gewährleistet, dass der OPA über acht Jahre die erforderliche Pergelminderung aufweist. Danach wirkt er weiter, die Pergelminderung kann sich allerdings reduzieren. Ggf. muss der OPA nach acht bis 10 Jahren erneuert werden.</p> <p><u>Frage:</u> Welche Maßnahmen sind bei Unfällen mit Ölschaden erforderlich?</p> <p><u>Antwort:</u> Die Offenporigkeit des Asphalttes muss gewährleistet sein. Dazu kann ein Austausch der Deckschicht erforderlich werden.</p>

TOP	Thema
	<p><u>Frage:</u> Wird es Geschwindigkeitsbeschränkungen im Tunnelbereich geben?</p> <p><u>Antwort:</u> Im Tunnel wird die zulässige Geschwindigkeit 80 km/h betragen.</p> <p><u>Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU):</u> Sind die Kosten für die Erneuerung des OPA in der Kostenberechnung berücksichtigt? Auf welcher Grundlage erfolgt die Berechnung?</p> <p><u>Antwort:</u> Nein. In die Kostenberechnung sind die einmaligen Herstellungskosten eingegangen. Grundlage für die Berechnung ist die „Allgemeine Kostenschätzung“.</p> <p><u>Bauernverband Nordostniedersachsen (BVNON):</u> Welche Funktion hat die Faunapassage?</p> <p><u>Antwort:</u> Das Bauwerk wird als Geh- und Radwegbrücke und zusätzlicher Querungsmöglichkeit für Fledermäuse ausgestaltet.</p> <p><u>Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND):</u> Sind im Bereich des Raderbaches Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen bzw. wurde eine Variante geprüft, die eine Verlegung des Raderbachs ausschließt?</p> <p><u>Antwort:</u> Nein. Im Bereich des Oberlaufes sind keine Maßnahmen geplant. Der Unterlauf angrenzend an die Querungsstelle der A 39 wird im Bereich der Umverlegungsstrecke mit Maßnahmen belegt. Eine Verlegung des Raderbachs südlich der Querungsstelle mit der A 39 ist aufgrund des hier angeordneten Walls in jedem Fall erforderlich.</p> <p><u>Naturschutzbund Deutschland (NABU Lüneburg)</u> Ist die Länge des Lärmschutztunnels mit 400 m ausreichend? Wie breit wird der Tunnel?</p> <p><u>Antwort:</u> Die Länge von ca. 400m ist ausreichend (ergänzende Erläuterungen s. 3.2).</p> <p><u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Welche konkreten Eingriffe in private Grundstücke sind im Bereich des Tunnels zu erwarten?</p> <p><u>Antwort:</u> Konkrete Werte werden nicht benannt, da diese in Abhängigkeit von der Lage des Grundstücks unterschiedlich ausfallen. Für die Betroffenen wird im Nachgang des Arbeitskreises eine separate Informationsveranstaltung angeboten, so dass diese über den Umfang ihrer Betroffenheit informiert sind.</p> <p><u>Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade:</u> Würde die Anlage mit anderen Lärmschutzeinrichtungen statt eines Tunnel breiter?</p> <p><u>Antwort:</u> Die Anordnung anderer aktiven Lärmschutzeinrichtungen (Wall / Wandkombination) würde mehr Fläche erfordern.</p>

TOP	Thema
	<p><u>Frage:</u> Ist im Tunnel OPA erforderlich?</p> <p><u>Antwort:</u> Nein.</p> <p><u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Sind die Kosten für den Tunnel in den veranschlagten 137 Mio. Euro Baukosten enthalten?</p> <p><u>Antwort:</u> Ja, die Kosten sind enthalten.</p> <p><u>Frage:</u> Kann der Knotenpunkt B 216 / L 221 als Kreisverkehrsplatz ausgebildet werden?</p> <p><u>Antwort:</u> Nein, ein Kreisverkehrsplatz wäre hier nicht ausreichend leistungsfähig.</p> <p><u>Frage:</u> Kann die alte B 216 (die Ihre Funktion abschnittsweise verliert) zu einem Radweg umfunktioniert werden?</p> <p><u>Antwort:</u> Dies ist im Zuge der Planungen zur A 39 nicht vorgesehen. Die Fläche wird entsiegelt. Die weitere Nutzung der Flächen der B 216 und in deren Umfeld wird im Zuge der Bauleitplanung durch die Hansestadt Lüneburg geregelt.</p> <p><u>Samtgemeinde Ostheide:</u> Wird der Wirtschaftsweg am Ende des Abschnittes über- oder unterführt?</p> <p><u>Antwort:</u> Der Wirtschaftsweg verläuft unter der A 39.</p> <p><u>Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND):</u> Ist die Anordnung einer Tank- und Rastanlage im Bereich Lüneburg möglich?</p> <p><u>Antwort:</u> Im ersten Abschnitt ist keine Tank- und Rastanlage möglich. Unabhängig davon erfolgt der Hinweis darauf, dass sich das am 14.12.2012 vorgestellte Rastanlagenkonzept noch in Überarbeitung befindet.</p> <p><u>Gemeinde Barendorf:</u> Die Gemeinde Barendorf wünscht die Verschiebung der PWC Anlage 1 in den ersten Abschnitt.</p>
3.2	Schalltechnische Untersuchungen / Luftschadstoffuntersuchungen
	<p>siehe hierzu Tischvorlage (Präsentation)</p> <p>Folgende Wortmeldungen wurden beantwortet:</p> <p><u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Sind alle entstehenden Geräusche in der schalltechnischen Berechnung berücksichtigt?</p> <p><u>Antwort:</u> Die schalltechnische Berechnung wurde gemäß den gültigen Richtlinien, hier</p>

TOP	Thema
	<p>RLS 90, durchgeführt. Das Berechnungsverfahren selbst basiert dabei auf umfangreiche Erfahrungen aus vorangegangenen Messungen. Entgegen den geltenden Regelwerken ist die heutige Lkw-Flotte beispielsweise ca. 8 dB(A) leiser als zum Zeitpunkt der erfolgten Messungen zur Richtlinie. Damit liegen die Berechnungsergebnisse deutlich auf der sicheren Seite.</p> <p><u>Landkreis Lüneburg:</u> Ist dagegen die Pkw-Flotte lauter geworden?</p> <p><u>Antwort:</u> Ja. Das liegt vorwiegend an den deutlich breiter gewordenen Serienbereifungen der Fahrzeugflotten. Da die Emissionen der Pkw's gegenüber den Lkw's jedoch deutlich geringer sind, haben diese keine negativen Auswirkungen auf den Gesamt-Lärmpegel.</p> <p><u>Gemeinde Barendorf:</u> Wird der Lärm bei Staus berücksichtigt?</p> <p><u>Antwort</u> Nein, dieser ist aber auf jeden Fall geringer, da die dann gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich geringer sind.</p> <p><u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Ist ein Tempolimit für den Lärmschutz vorgesehen?</p> <p><u>Antwort</u> Für den Lärmschutz ist kein Tempolimit vorgesehen. Aufgrund der Entwurfsparameter für den Ausbau der A 39 im Stadtgebiet Lüneburg ist jedoch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h, im Tunnelbereich 80 km/h, vorgesehen. Diese Geschwindigkeiten sind so in die schalltechnischen Berechnungen eingeflossen.</p> <p><u>Frage:</u> Die Verkehrsbelastungen auf Folie 64 und 65 entsprechen bereits den heutigen Werten?</p> <p><u>Antwort</u> Nein. Dargestellt sind die Prognosewerte 2025 für die jeweilige Fahrtrichtung.</p> <p><u>Frage:</u> Ist eine Verlängerung des Tunnels aus Lärmschutzgründen sinnvoll?</p> <p><u>Antwort</u> Nein. Durch die vorgesehene Anordnung von Lärmschutzwänden in Kombination mit offenporigem Asphalt ist der annähernd gleiche Effekt mit deutlich geringeren Kosten zu erzielen.</p> <p><u>Frage:</u> Wäre die Anordnung von Lärmschutzwänden und -wällen anstelle eines Tunnels möglich?</p> <p><u>Antwort</u> Nein. Es wären 12 m hohe Lärmschutzwände erforderlich, was städtebaulich unverträglich ist. Lärmschutzwälle benötigen deutlich mehr Platz und sind daher im kritischen Bereich Lüneburg-Moorfeld ausgeschlossen.</p>

TOP	Thema
	<p><u>Frage:</u> Wie wird (durch besondere Gestaltung) im Tunnelein- und -ausfahrbereich der „Knalleffekt“ verhindert?</p> <p><u>Antwort:</u> Ein sogenannter „Knalleffekt“ wird nicht auftreten.</p> <p><u>Frage:</u> Wie wirkt sich die nächtliche Zunahme des Schwerverkehrs aus?</p> <p><u>Antwort:</u> Der Verkehr insgesamt ist nachts deutlich geringer als tags, jedoch nimmt der Schwerverkehrsanteil, d. h. der prozentuale Wert zu. Diese Unterschiede werden bei der getrennten Ermittlung der Tag- und Nachtwerte berücksichtigt.</p> <p><u>Frage:</u> Wie ist der Nachtzeitraum definiert?</p> <p><u>Antwort:</u> Der Nachtzeitraum ist definiert von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr.</p> <p><u>Frage:</u> Der Lkw-Lärm ist nachts gefühlt höher und unangenehmer. Dies ist ein Hauptkritikpunkt am Berechnungsverfahren.</p> <p><u>Antwort:</u> Das Berechnungsverfahren ist vom Gesetzgeber vorgegeben und somit bindend.</p> <p><u>Hansestadt Lüneburg:</u> Die Hansestadt Lüneburg bittet darum, den „Knalleffekt“ auf der Bürgerinformation am 23.04.2012 näher und allgemeinverständlich zu erläutern, da dieser ein immer wiederkehrendes Thema darstellt.</p> <p><u>Antwort:</u> Der Geschäftsbereich Lüneburg wird entsprechende Ausführungen zu diesem Thema für die Bürgerinformation am 23.04.2012 vorbereiten.</p> <p><u>Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND):</u> Wurde der Lärm bei den umweltfachlichen Untersuchungen (Brutvögel) berücksichtigt (z. B. Ilmenautal, Lüner Holz)?</p> <p><u>Antwort:</u> Ja. Die Unterschiede zwischen Bestandssituation mit B 4 und später A 39 sind unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen relativ gering. Eine zusätzliche Beeinträchtigung der Avifauna liegt nicht vor.</p> <p><u>Industrie und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg (IHK):</u> Bei der Berechnung wird immer von einer Mitwindsituation ausgegangen. Wie ist die Hauptwindrichtung tatsächlich?</p> <p><u>Antwort:</u> Die konkrete Situation wird bei der schalltechnischen Berechnung nicht berücksichtigt. Da jedoch in den Berechnungen grundsätzlich von einer Mitwindsituation ausgegangen wird, stellen die Ergebnisse immer den schlimmsten und in der Natur nie eintretenden Fall dar. Für die Betroffenen fällt das tatsächliche Ergebnis immer günstiger aus.</p>

TOP	Thema
	<p><u>Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND):</u> Wie wirken Wälle und Wände hinsichtlich der „Weitwirkung“?</p> <p><u>Antwort:</u> Die Lärmschutzwände werden hochabsorbierend ausgeführt und mindern den Lärm um mindestens 8 dB(A), praktisch um 10 – 12 dB(A) bei Reflexion, d. h. es entsteht kein zusätzlicher Lärm durch Reflexion.</p> <p><u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> An der A 7 werden nach innen gewölbte Lärmschutzwände vorgesehen. Ist so etwas auch hier geplant und sinnvoll?</p> <p><u>Antwort:</u> Wichtig ist bei Lärmschutzwänden die Beugungskante. Die Wölbung wird ggf. bei Hochhäusern wirksam, die hier nicht vorhanden sind. Daher ist eine solche Wölbung im Fall der A 39, Abschnitt 1 aus lärmschutztechnischen Gesichtspunkten nicht erforderlich.</p> <p><u>Frage:</u> Wie hoch sind die Kosten für den Tunnel?</p> <p><u>Antwort:</u> Die Kosen betragen ca. 16 Mio. EUR.</p> <p><u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Sind für den Tunnel Eingriffe in private Grundstücke erforderlich? Wenn ja – wie groß ist der Eingriff?</p> <p><u>Antwort:</u> Konkrete Angaben hierzu werden in den Planfeststellungsunterlagen enthalten sein. Der Eingriff für den Endausbau erfolgt auf der Ostseite bei ca. 7 Privatgrundstücken bis max. 5,00 m.</p> <p><u>Hansestadt Lüneburg:</u> Können Teile der Flächen auf dem Tunneldeckel an Betroffene zurückgegeben werden?</p> <p><u>Antwort:</u> Das kann bei Bedarf für konkrete Fälle geprüft werden.</p> <p><u>Frage:</u> Wird neben dem Tunnel zusätzlich ein Wartungsweg erforderlich?</p> <p><u>Antwort:</u> Nein.</p>
3.3	<p>Umweltfachliche Untersuchungen</p> <p>siehe hierzu Tischvorlage (Präsentation)</p> <p>Folgende Wortmeldungen wurden beantwortet:</p> <p><u>Landkreis Lüneburg:</u> Welche Änderungen haben sich gegenüber dem Stand zur 2. Arbeitskreissitzung ergeben?</p> <p><u>Antwort:</u> Änderungen haben sich nur in der Maßnahmenplanung ergeben.</p>

TOP	Thema
	<p><u>Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND):</u> Das FFH-Gebiet Ilmenau ist zu eng gefasst. Auch Erlen, Eschen, Flugwald müssen dazugehören.</p> <p><u>Antwort:</u> Der vorhandene Sumpfwald ist kein prioritärer Lebensraumtyp und damit nicht gesondert zu schützen. Die vorhandenen Biotopstrukturen rechtfertigen kein größeres Bauwerk. Mit dem geplanten Bauwerk wird eine ausreichende Durchlässigkeit gewährleistet.</p> <p><u>Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND):</u> Der BUND weist darauf hin, dass sich der Biber gegenwärtig im Bereich der Ilmenau ausbreitet.</p> <p><u>Antwort:</u> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das vorgesehene Bauwerk ist auch für den ggf. vorkommenden Biber ausreichend durchlässig.</p> <p><u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Wie weit sind die in Mechtersen geplanten Maßnahmen von der A 39 entfernt?</p> <p><u>Antwort:</u> ca. 7-8 km.</p> <p><u>Landkreis Lüneburg:</u> Woran hat es gelegen, dass die Verhandlungen mit dem Gut Vrestorf gescheitert sind?</p> <p><u>Antwort:</u> Für trassenferne LBP-Maßnahmen wird das Prinzip der Freiwilligkeit angestrebt. Die Gespräche mit Gut Vrestorf waren auf dieser Basis nicht mehr zielführend.</p> <p><u>Landkreis Lüneburg:</u> Sind die jetzt geplanten Flächen in Mechtersen geeignet? Wurden die Planungen der Samtgemeinde Bardowick z. B. für Biogasanlagen berücksichtigt?</p> <p><u>Antwort:</u> Die Flächen sind in Abstimmung mit der UNB sowie mit dem Forstamt der Landwirtschaftskammer Uelzen in Bezug auf die Flächenbereitstellung erarbeitet worden. Abstimmungen mit der Samtgemeinde Bardowick im Hinblick auf geplante Biogasanlagen sind bisher nicht erfolgt.</p> <p><u>Hansestadt Lüneburg:</u> Im Bereich der verlegten B 216 sind Flächen für den LBP vorgesehen, die die Hansestadt Lüneburg für Gewerbegebietserweiterungen vorgesehen hat. Die Hansestadt Lüneburg benötigt hier konkrete Aussagen.</p> <p><u>Antwort:</u> Die Überlegungen zur Gewerbegebietserweiterung sind bekannt. Zur Zeit sind nur Entsiegelungsmaßnahmen geplant und die Rekultivierung der Arbeitsstreifen. Es ist nur die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes vorgesehen.</p>

TOP	Thema
	<p><u>Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND):</u> Was wird mit Populationen, die ausweichen müssen? CEF-Maßnahmen für den Neuntöter sind unbedingt erforderlich. Die Aufforstung von Niedermoorflächen wird kritisch gesehen.</p> <p><u>Antwort:</u> Bei Niedermoorflächen wird nur eine Initialbepflanzung geplant, dann natürliche Sukzession. Für die Heidelerche werden bestehende Heideflächen erweitert und ergänzt. Hier ist eine Pflege erforderlich.</p> <p><u>Bauernverband Nordostniedersachsen (BVNON):</u> Die Landwirtschaft ist durch die A 39 massiv betroffen. Welche Flächengröße wird für LBP zusätzlich in Anspruch genommen? Werden diese Flächen erworben?</p> <p><u>Antwort:</u> Es werden ca. 20 ha tatsächlich in Anspruch genommen. Ein Erwerb ist nach Abstimmung mit den Flächeneigentümern nicht vorgesehen. Die Sicherung soll über eine Grunddienstbarkeit erfolgen.</p> <p><u>Frage:</u> Existiert ein Umleitungs- und Verkehrskonzept für Havariefälle auf der A 39?</p> <p><u>Antwort:</u> Nein. Ein entsprechendes Umleitungskonzept ist derzeit in Abstimmung. Die Unterlage wird nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sein.</p> <p><u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Existiert ein solches Konzept für die Bauzeit?</p> <p><u>Antwort:</u> Hierzu sind ebenfalls Unterlagen in der Bearbeitung.</p>
4	<p>Weiteres Vorgehen siehe hierzu Tischvorlage (Präsentation)</p> <p>Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens soll im 2. Quartal 2012 erfolgen. Angestrebt wird der Planfeststellungsbeschluss für das 2. Halbjahr 2013.</p> <p>Folgende Wortmeldungen wurden beantwortet:</p> <p><u>Landkreis Lüneburg:</u> Der Landkreis Lüneburg bittet um ausreichend Zeit für die Beteiligung.</p> <p><u>Antwort:</u> Die terminliche Abfolge wird durch die Planfeststellungsbehörde festgelegt. Die Unterlagen werden zusätzlich im Internet bereitgestellt.</p> <p><u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Der VCD weist darauf hin, dass es kontraproduktiv sei, das Planfeststellungsverfahren einzuleiten, bevor das Rastanlagenkonzept für die A 39 vorliegt.</p>

TOP	Thema
	<p><u>Hansestadt Lüneburg:</u> Die Hansestadt Lüneburg gibt zu bedenken, dass eine Auslegung und Bearbeitung von Stellungnahmen in den Sommerferien problematisch ist.</p> <p><u>Antwort:</u> Die terminliche Abfolge wird durch die Planfeststellungsbehörde geregelt. Die Hinweise werden jedoch übermittelt.</p> <p><u>Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND):</u> Die erhobenen Daten sollten, um eine ordentliche Qualitätsprüfung zu ermöglichen, zur Verfügung gestellt werden.</p> <p><u>Antwort:</u> Die Rohdaten werden bereitgehalten.</p> <p><u>Frage:</u> Wurde geprüft, ob durch eine geänderte Linienführung die Einordnung einer Rastanlage im Bereich Lüneburg möglich ist?</p> <p><u>Antwort:</u> Die Trassenführung ist im 1. Abschnitt nicht variabel. Die Einordnung einer Tank- und Rastanlage ist nicht möglich.</p>
5	<p>Schlussbemerkung</p> <p>Die Präsentation wird auf der Internetseite der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr abgelegt.</p> <p>Die Ergebnisniederschrift wird an die Teilnehmer des Arbeitskreises versandt und ebenfalls in das Internet eingestellt. Die Protokolle werden eingestellt, allerdings in überarbeiteter Fassung ohne Nennung der Namen.</p> <p>Es wird darum gebeten, schriftliche Stellungnahmen zu den Themen des 3. Arbeitskreises, zu denen ausdrücklich aufgefordert wird, innerhalb der nächsten vier Wochen einzureichen.</p> <p>Ziel des Arbeitskreises ist eine transparente Planung der A 39 unter Einbeziehung aller Träger öffentlicher Belange.</p>

aufgestellt:

Lüneburg, 08.06.2012

gez. Matz