



NABU Emsland/Grafschaft Bentheim, Haselünner Straße 15, 49716 Meppen

Landkreis Emsland
Abt. Raumordnung und Städtebau
z. Hd. Herrn Dr. Kühne
Ordeniederung 1

49716 Meppen

Emsland / Grafschaft Bentheim

Katja Hübner
Sachbearbeiterin

Tel. +49 (0)5931-4099630
Fax +49 (0)5931-4099975
NABU.EL-NOH@t-online.de

Meppen, 11. März 2020

2. RROP-Änderung, E233 - Stellungnahme des NABU

Anlagen:

- 1 Presseartikel der Meppener Tagespost vom 20.8.2018 „Maut: Ministerium beschwichtigt“
- 2 E-Mail des BMVI vom 21.2.2020 zum Sachstand Bedarfsplan-Überprüfung
- 3 Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 10.1.2020 Zur Entwicklung der Baukosten

Sehr geehrter Herr Dr. Kühne,

mit Bezug auf Ihr Beteiligungsschreiben vom 31.1.2020 gibt der NABU-Regionalverband Emsland / Grafschaft Bentheim e.V. sowohl im eigenen Namen als auch im Namen des NABU-Landesverbandes Niedersachsen folgende Stellungnahme ab.

Der NABU-Regionalverband wird nach außen vertreten durch den Vorsitzenden Dr. Erhard Nerger. Der NABU-Landesverband Niedersachsen wird nach außen vertreten durch den Vorsitzenden Dr. Holger Buschmann.

Der NABU hat folgende Bedenken und Anregungen:

1. Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen

Die Begründung und der Umweltbericht nehmen an vielen Stellen Bezug auf weitere Unterlagen. Diese Unterlagen liegen jedoch den ausgelegten Unterlagen nicht bei, so dass die Aussagen des

NABU Emsland / Grafschaft Bentheim
Haselünner Straße 15
49716 Meppen
www.nabu-emsland.de

Spendenkonto

Sparkasse Emsland
BLZ 266 500 01
Konto 106 00 15 888
IBAN DE28 266 500 01 106 00 15 888
BIC NOLADE21EMS

Der NABU ist ein staatlich anerkannter Naturschutzverband (nach § 63 BNatSchG) und Partner von Birdlife International. Spenden und Beiträge sind steuerlich absetzbar. Erbschaften und Vermächtnisse an den NABU sind steuerbefreit.

Umweltberichts in keiner Weise nachvollziehbar sind. Dies betrifft insbesondere folgende Gutachten:

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung (S. 1 der Begründung, genauere Quellenangabe fehlt)

Arbeitsgemeinschaft E233, Stolz & Squadra (2003/2010): Realisierungskonzept E233 zum vierspurigen Ausbau der E233 von Meppen (A31) bis Emstek (A1).

EIBS/ Bosch & Partner GmbH (2019a): Erläuterungsbericht zum Variantenvergleich im Vergleichsabschnitt 1: Haselünne Stadtmark – östlich Eltern, Anlage 1 zur Unterlage 1 des Feststellungsentwurfes (Stand: 10.09.2019). Unveröffentlichtes Gutachten im Auftrag des Landkreises Emsland.

EIBS/ Bosch & Partner GmbH (2019b): Erläuterungsbericht zum Variantenvergleich im Vergleichsabschnitt 3: westlich Südradde – Kreisgrenze Emsland/Cloppenburg, Anlage 3.3 zur Unterlage 1 des Feststellungsentwurfes (Stand: 10.10.2019). Unveröffentlichtes Gutachten im Auftrag des Landkreises Emsland.

EIBS/ Bosch & Partner GmbH (2019c): Erläuterungsbericht zum Variantenvergleich Vergleichsabschnitt 4: Herzlaker Tannen – nördlich Helmighausen, Anlage 3.4 zur Unterlage 1 des Feststellungsentwurfes (Stand: 10.10.2019). Unveröffentlichtes Gutachten im Auftrag des Landkreises Emsland.

IPW – Ingenieurplanung Wallenhorst GmbH & Co. KG (2019a): Erläuterungsbericht zum Variantenvergleich VGA 1: Dürenkämpfe – Bokeloh, Anhang 1 zur Unterlage 1 des RE-Vorentwurfes (Stand: 23.01.2019). Unveröffentlichtes Gutachten im Auftrag des Landkreises Emsland.

IPW – Ingenieurplanung Wallenhorst GmbH & Co. KG (2019b): Erläuterungsbericht zum Variantenvergleich VGA 2: Schleper/ Sautmannshausen, Anhang 2 zur Unterlage 1 des RE-Vorentwurfes (Stand: 23.01.2019). Unveröffentlichtes Gutachten im Auftrag des Landkreises Emsland.

Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten, Planungsgruppe Umwelt, Planungsgemeinschaft LaReG (2010): Umweltverträglichkeitsstudie zum Ausbau der E 233 zwischen der A 31 AS Meppen und der A 1 AS Cloppenburg

Meyer – Ingenieurbüro H.-H. Meyer (2017): Hydrogeologischer Bericht zur Ermittlung des Grundwassereinzugsgebietes der Fassungsanlagen im Wasserwerk Haselünne-Stadtwald im Bereich der geplanten E 233-Ausbautrasse. Gutachten im Auftrag Trink- und Abwasserverband „Bourtanger Moor“, Geeste.

In diesen Gutachten werden unter anderem die Methoden der Bestandserfassungen und -bewertungen genannt. Ebenso werden dort geprüfte Alternativen und erforderliche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, Ausgleichs-, Ersatz- und CEF-Maßnahmen ausführlich aufgeführt, die im Umweltbericht nur zusammenfassend genannt werden. Diese Angaben sind jedoch entscheidungserheblich und daher der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Daher ist die öffentliche Auslegung zu wiederholen, wobei die genannten Gutachten mit auszulegen sind.

2. Verkehrswirtschaftliche Untersuchung veraltet und unzureichend

Die Begründung bezieht sich auf der ersten Textseite auf eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung. Genauere Quellenangaben

dazu fehlen. Nach dem Wissenstand des NABU (resultierend aus dem laufenden Planfeststellungsverfahren zum Planungsabschnitt 1) gibt es mindestens drei verkehrswirtschaftliche Untersuchungen:

- a) Verkehrswirtschaftliche Untersuchung vom April 2010
- b) Fortschreibung der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung für die Bedarfsplanmaßnahme E233 aus Januar 2013
- c) Fortschreibung der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung von Mai 2017

Unklar ist, auf welche verkehrswirtschaftliche Untersuchung sich die Begründung bezieht.

Geht man im besten Fall davon aus, dass die jüngste Fassung aus Mai 2017 gemeint ist, so besitzt doch auch diese Fassung zahlreiche Mängel. Insbesondere folgende Mängel sind zu nennen:

- a) Auf S. 4 (Datei S. 7) wird erläutert, dass die VU auf der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) von 2010 fußt, da die Daten der SVZ aus 2015 noch nicht vorlagen. Inzwischen sind die Daten der SVZ aus 2015 jedoch vom BAST ins Internet eingestellt¹. Die VU ist daher zu überarbeiten.
- b) Des Weiteren wird auf S. 4 (Datei S. 7) dargestellt, dass in der Modellrechnung für die Lkw ein vereinfachter Mautansatz (Zeitzuschlag) auf BAB zum Einsatz kommt. Inzwischen gibt es jedoch eine Maut für Lkw nicht nur auf BAB, sondern auch auf Bundesstraßen. Dies ist in die Modellrechnung einzustellen.
- c) Außerdem erfolgten Verkehrszählung nach den Angaben auf S. 6 (Datei S. 9) in 2016. Da die Maut auf Lkw auf Bundesstraßen erst seit dem 1.7.2018 in Kraft ist, wurden die Auswirkungen der Maut auf die Nutzung der E233 durch die Lkw auch hierdurch nicht erfasst. Es ist davon auszugehen, dass viele LKW-Fahrten, die früher über die E233 durchgeführt wurden, um die Mautpflicht auf den Autobahnen zu umgehen, jetzt nicht mehr stattfinden. Diese Einschätzung vertritt auch das Bundesverkehrsministerium, das in einem Presseartikel in der Meppener Tagespost vom 20.08.2018 mit den Worten zitiert wird

¹ https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2015/Manuelle-Zaehlung.html

„Da die Maut auf allen Bundesstraßen inklusive der Ortsdurchfahrten erhoben wird, ist zu erwarten, dass Ausweichverkehre noch weiter auf Autobahnen zurückverlagert werden“ (s. Anlage 1)

- d) Schließlich wird auf S. 16 (Datei S. 19) zwar dargestellt, dass bei dem Planfall 2030 mit 4streifigem Ausbau davon ausgegangen wird, dass die E233 bemautet wird. Die gleiche Aussage wird aber für den Prognosenullfall (2030) und den Bezugsfall (2030) nicht getroffen. Es ist folglich davon auszugehen, dass die Bemautung hier nicht berücksichtigt wurde. Da die Bemautung aber bereits in jetzt Kraft ist, ist zwingend davon auszugehen, dass dies auch beim Prognosenullfall und beim Bezugsfall so ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die VU 2017 auf veralteten Daten der SVZ beruht und von veralteten bzw. fehlerhaften Grundannahmen für die Modellrechnung ausgeht. Auch fehlen aktuelle Verkehrszählungen.

Die Aktualisierung der VU ist von immenser Bedeutung für die gesamten Planungsunterlagen, da ein großer Teil der Gutachten auf den Daten der VU aufbaut. Sollten aktuelle Verkehrsdaten zeigen, dass die Nutzung insbesondere durch Lkw abgenommen hat, so stellt sich die Frage, ob überhaupt noch ein Bedarf zum Ausbau der E233 besteht. Sollten die Daten dagegen zeigen, dass der Verkehr tatsächlich noch höher ist, so wären die höheren Verkehrszahlen auch bei den übrigen Gutachten (u.a. schalltechnischen Unterlagen mit Lärmschutzmaßnahmen, luftschadstofftechnische Untersuchungen, UVS, LBP, Artenschutzfachbeitrag mit Ausnahmeprüfung, FFH-VP und Abweichungsprüfung etc.) zu berücksichtigen.

3. UVS veraltet und unzureichend

Der Umweltbericht bezieht sich immer wieder auf die „Umweltverträglichkeitsstudie zum Ausbau der E233 zwischen der A31 AS Meppen und der A1 AS Cloppenburg“. Die genannte UVS hat jedoch erhebliche Mängel. Dies sind insbesondere

- a) Die Umweltverträglichkeitsstudie stammt aus dem Jahr 2010, ist somit bereits 10 Jahre alt und entsprechend veraltet.

- b) Die Unterlage berücksichtigt dementsprechend auch nicht die zahlreichen Gutachten, die nach 2010 erstellt wurden.
- c) In der Raumanalyse und Auswirkungsprognose wird das Schutzgut „Gastvögel“ völlig unzureichend berücksichtigt. So werden noch nicht einmal die vom NLWKN benannten wertvollen Bereiche für Gastvögel² in die Betrachtung mit einbezogen. Ein wesentliches Schutzgut bleibt somit bei Raumanalyse, Auswirkungsprognose und Variantenvergleich völlig unberücksichtigt. Vor dem Hintergrund, dass es sich bei zahlreichen Gastvögeln auch um Arten handelt, die dem speziellen Artenschutz unterliegen (z.B. Saatgans, Singschwan, Zwergschwan) hätte diesem Punkt aber größte Aufmerksamkeit gewidmet werden müssen, da gerade auch der Punkt „Vermeidung von Beeinträchtigungen“ bei der Variantenwahl berücksichtigt werden kann und werden muss.

Die UVS kann daher nicht wesentliche Entscheidungsgrundlage für die Änderung des RROP sein.

4. Bezug auf Bundesverkehrswegeplan 2030 und LROP 2017 fraglich

In der Begründung (S. 3) wird ausgeführt, dass der bedarfsgerechte vierstreifige Ausbau der E233 im LROP 2017 als Ziel der Raumordnung „Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße, vierstreifig“ textlich und zeichnerisch verbindlich gesichert ist und der Ausbau der E233 im Bundesverkehrswegebedarfsplan 2030 in den „vordringlichen Bedarf“ eingestuft wurde.

Allerdings ist der Bundesverkehrswegebedarfsplan in einem Fünfjahresrhythmus zu überprüfen, ob der Plan an die zwischenzeitliche verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklung anzupassen ist. Nach Auskunft des BMVI (Mail vom 21.2.2020, s. Anlage 2) wird hierfür vorab eine neue Verkehrsprognose mit aktuellen Aussagen zur Bevölkerungs-, Wirtschafts- und

² Siehe kartographische Darstellung unter https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten/?topic=Natur&lang=de&bgLayer=Orthophotos&layers=Gastvoegel_wertvolleBereiche2006&catalogNodes=&X=5842730.00&Y=378690.00&zoom=9

Verkehrsentwicklung erstellt. Da insbesondere aufgrund der verstärkten Klimaschutzbemühungen umfassende Veränderungen bei der Verkehrsentwicklung zu erwarten sind und die CO₂-Emissionen stärker in die Bewertung von Projekten einfließen müssen, erscheint es fraglich, ob der Ausbau der E233 im Zuge der Überprüfung des Bedarfsplans weiterhin als Projekt des vordringlichen Bedarfs eingestuft wird.

Des Weiteren wird zurzeit auch das LROP 2017 überarbeitet. Auch hier ist fraglich, ob die Darstellung der E233 als „Hauptverkehrsstraße, vierstreifig“ Bestand haben wird. Denn auch das Land hat auf der Grundlage von § 13 Bundes-Klimaschutzgesetz die festgelegten Ziele des Klimaschutzgesetzes zu berücksichtigen.

Vor dem Hintergrund, dass sowohl das LROP überarbeitet als auch der Bundesverkehrswegeplan überprüft wird, erscheint es sinnvoll, die Ergebnisse dieser Planungen abzuwarten, bevor der 4spurige Ausbau der E233 weiter vorangetrieben wird.

5. Höhe der geschätzte Gesamtkosten fraglich

Auf S. 2 der Begründung wird angegeben, dass sich die geschätzten Gesamtkosten auf rund 774 Millionen Euro (Stand: 31.12.2019) belaufen werden. Wie dies Gesamtkosten ermittelt wurden, ist den Unterlagen nicht zu entnehmen. Ob diese Höhe der Gesamtkosten richtig ist, ist stark zu bezweifeln. Im Bundesverkehrswegeplan (verabschiedet 2016, aber mit Zahlen aus 2015) wird von Gesamtkosten für den gesamten Straßenausbau von 719,1 Mio € ausgegangen. Wenn man sich die Baupreisindizes des Statistischen Bundesamtes in der Pressemitteilung vom 10.1.2020 anguckt (Anlage 3), dann sind die Preise im Straßenbau von 100 % in 2015 auf 118,9 % im November 2019 gestiegen. Folglich müsste man bei der E233 also schon heute mit Gesamtkosten von 855 Mio € rechnen.

Wie die Preise sich genau weiterentwickeln, ist schlecht vorzusehen, aber sicher wird es bis zum Bau zu weiteren Preissteigerungen kommen. Mit 774 Mio Euro sind die Gesamtkosten ganz sicher zu gering angesetzt. Daher ist eine nachvollziehbare Kostenschätzung vorzulegen.

Unklar ist darüber hinaus, ob in dem genannten Kostenansatz bereits die Folgekosten für weitere Vorhaben enthalten sind, die zwingend aus dem 4spurigen Ausbau der E233 resultieren werden wie beispielsweise die nachfolgenden Flurbereinigungsverfahren und die Verlegung der Eisenbahnstrecke bei Herzlake. Diese durch den geplanten Ausbau der E233 induzierten Folgekosten sind jedoch auch mit einer Kostenschätzung einzubeziehen.

6. Stellungnahme des NABU nicht berücksichtigt

Auf S. 2, Tab. 1-1 des Umweltberichts wird dargestellt, dass die im Zuge der Festlegung des Untersuchungsrahmens eingegangenen Stellungnahmen ausgewertet und im Rahmen der Umweltprüfung berücksichtigt wurden. Dieser Darstellung ist zu widersprechen.

Der NABU hat mit Datum vom 10.3.2015 eine Stellungnahme abgegeben und insbesondere weitere Variantenprüfungen, die Beachtung kumulativer Umweltauswirkungen und die Aktualisierung der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses gefordert. Anhand der vorgelegten Unterlagen ist nicht erkennbar, dass diesen Forderungen nachgekommen wurde.

7. Variantenprüfungen nicht nachvollziehbar

Im Hinblick auf den Änderungsbereich 1 wird im Umweltbericht (S. 18 f.) dargestellt, dass insgesamt 8 Varianten geprüft wurden, wovon die Variante 8 als Vorzugsvariante ausgewählt wurde, während die im RROP 2010 festgelegte Trasse den Varianten 3 und 4 entspricht. Warum die Variante 8 ausgewählt wurde, wird nicht dargestellt. Die Auswahl ist daher nicht nachvollziehbar. Daher ist bei dem bisherigen Wissensstand aus Sicht des NABU der Auswahl der Variante 8 zu widersprechen, da sie zu einer höheren Beeinträchtigung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft führt, einen wertvollen Bereich für Gastvögel beeinträchtigt, dass WRRL-Gewässer Nordradde an einem bisher ungestörten Bereich quert und die Eignung des Möllersees für die Naherholung erheblich mindert.

Ähnliches gilt für den Änderungsbereich 2. Auch hier (s. S. 30 Umweltbericht) ist nicht nachvollziehbar, aufgrund welcher Kriterien

von den 8 genauer geprüften Varianten die Variante 5 als Vorzugsvariante ausgewählt wurde und damit höhere Betroffenheiten für Vorbehaltsgebiete für die Erholung, für die Landwirtschaft und für den Wald sowie erhebliche Beeinträchtigungen von Offenland-Vogelarten und Fledermäusen in Kauf genommen werden als bei der bisherigen Trasse.

Auch für den Änderungsbereich 4 ist die Darstellung des Variantenvergleichs (s. S. 41) nicht ausreichend, um nachvollziehbar zu sein. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist insbesondere zu bemängeln, dass es bei der Vorzugsvariante 3 zum Verlust und Beeinträchtigungen von Amphibiengewässern, zum Anschnitt windwurfgefährdeter Waldbestände und zu einem vermehrten Stickstoffeintrag in diesbezüglich empfindliche Biotope kommt.

8. Fehlende Aussagen zu Auswirkungen auf Gastvögel

Auffallend ist, dass der Umweltbericht zwar Aussagen zu Auswirkungen auf zahlreiche Tiergruppen macht, dass jedoch Aussagen im Hinblick auf die Tiergruppe der Gastvögel vollständig fehlen. Diese Tiergruppe ist jedoch von großer Bedeutung, zumal das Vorkommen vieler Arten dieser Gruppe auch aus artenschutzrechtlichen Gründen relevant ist. Deshalb sind Vorkommen dieser Arten auch bei Variantenvergleichen zu berücksichtigen. Dem Umweltbericht ist jedoch nicht zu entnehmen, ob überhaupt entsprechende Kartierungen erfolgt sind.

Dies betrifft insbesondere den Möllersee im Änderungsbereich 1, der laut Niedersächsischer Umweltkarte³ ein wertvoller Bereich für Gastvögel ist. Dabei wird die Bewertungsstufe „Status offen“ angegeben, was nicht bedeutet, dass das Gebiet keinen Wert besitzt, sondern dass nicht ausreichend Daten für eine abschließenden Bewertung vorliegen.⁴ Umso wichtiger ist eine Bestandserfassung

³ https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten/?topic=Natur&lang=de&bgLayer=TopographieGrau&X=5841835.00&Y=407225.00&zoom=9&catalogNodes=&layers=Gastvoegel_wertvolle_Bereiche_2018

⁴

http://www.nlwkn.niedersachsen.de/startseite/naturschutz/staatliche_vogelschutz/warte/vogelartenerfassungsprogramm/datenbewertung_und_herausgabe/gastvoegel/datenbewertung-und--herausgabe-gastvoegel-172096.html

mit den üblichen Methodenstandards, um die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch den Ausbau der Straße abschätzen zu können.

9. Unzureichende Beschreibung der vorgesehenen Schutz-, Vermeidungs-, CEF- und Kompensationsmaßnahmen

Immer wieder wird im Umweltbericht (z.B. S. 20, S. 24, S. 25, S. 27, S. 28, S. 38) darauf verwiesen, dass unter den in den Straßenentwurfsunterlagen dargestellten Schutz-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen keine erheblichen Umweltauswirkungen verbleiben. Jedoch fehlt eine genaue Beschreibung der Maßnahmen. Bestenfalls erfolgt eine beispielhafte Auflistung ohne Bezug zu den jeweiligen Arten und Beeinträchtigungen. Die Aussagen sind daher in keiner Weise nachzuvollziehen. Eine Überarbeitung des Umweltberichtes ist zwingend erforderlich.

10. Erhöhte Betroffenheit von Vorranggebieten für Natur und Landschaft

Im Hinblick auf den Änderungsbereich 1 wird im Umweltbericht (S. 19) beschrieben, dass es durch die 2. RROP-Änderung zu einer höheren Betroffenheit von Vorranggebieten für Natur und Landschaft kommen wird. Es fehlen jedoch weitere Aussagen, in welchem Umfang diese Vorranggebiete betroffen sind und welche Schutzgüter genau davon tangiert werden. Darüber hinaus ist die Alternativenprüfung (Kap. 2.1.6. des Umweltberichts) mangels genauerer Aussagen nicht nachvollziehbar. Darüber hinaus fehlt es insbesondere auch an der Prüfung der Alternative „2+1-Ausbau der E233“.

11. Beeinträchtigung durch Lärmbelastung unzureichend beschrieben

Im Umweltbericht wird im Hinblick auf die Änderungsbereiche 1, 2 und 4 dargestellt, dass an verschiedenen Gebäuden Überschreitungen der Lärm-Orientierungswerte nach DIN 18005 festzustellen sind und zum Teil Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes auftreten, die insbesondere die Aufenthaltsqualität

im Umfeld der Wohngebäude betreffen. Es fehlen im Umweltbericht jedoch weitere Ausführungen hierzu, insbesondere Aussagen, welche und wie viele Gebäude betroffen sind und wo und in welchem Ausmaß die Aufenthaltsqualität im Umfeld der Wohngebäude betroffen ist. Des Weiteren fehlen Informationen über die vorgesehenen Lärmvorsorgemaßnahmen.

12. Wesentliche Verschlechterung der Erholungssituation - Folgen unzureichend beschrieben

Im Hinblick auf die Erholungsnutzung ist festzustellen, dass die geplante 2. RROP-Änderung zu einer wesentlichen Verschlechterung führen wird. So rückt die Trasse im Änderungsbereich 1 wesentlich näher an das Naherholungsgebiet Möllersee heran und wird u.a. durch Flächenverluste und zunehmende Lärmbelastung zu einer massiven Verringerung der Erholungseignung führen. Diese Problematik wird in keiner Weise im Umweltbericht angesprochen, geschweige denn quantifiziert.

Außerdem kommt es im Änderungsbereich 2 zu einer Streichung einer Teilfläche eines festgelegten „Vorbehaltsgebietes Erholung“ von ca. 5 ha Größe. Im Änderungsbereich 4 fällt ein „Vorbehaltsgebiet Erholung“ im Umfang von ca. 8 ha weg. Was dies im Einzelnen für die anwohnende Bevölkerung und die touristische Nutzung bedeutet, wird in keiner Weise erläutert.

13. Fehlende Aussage zu WRRL-Gewässern

Durch die Änderung des Trassenverlaufes der E233 beim 4spurigen Ausbau sind verschiedene Oberflächengewässer betroffen, die dem Schutz der EU-Wasserrahmenrichtlinie unterliegen. Dies sind insbesondere im Änderungsbereich 1 die Nordradde und im Änderungsbereich 2 die Dörgener Beeke und die Mittelradde. Diese Thematik wird im Umweltbericht bisher gar nicht angesprochen. Eine entsprechende Beurteilung dieser Thematik ist daher nicht möglich. Entsprechende Angaben sind zu ergänzen.



Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag für den
NABU-Regionalverband

In Vertretung für den
NABU-Landesverband Niedersachsen

Katja Hübner

Katja Hübner