

R. Schaefer, [REDACTED]

prTel+Fax: [REDACTED]

dTel: [REDACTED]

dFax: [REDACTED]

eMail: [REDACTED]

An

betroffene Gemeinden, Ämter und Kreise
Landesregierung, Fachbehörden, LTF S-H
Bundesverkehrsministerium, BMU, MDB S-H
DNR, LNV
BUND D & S-H, NABU D & S-H, Verein Jordsand
örtliche Bürgerinitiativen
u.a.

Schönhorst, den 21. Mai 2003

**Voruntersuchung zum vierstreifigen Ausbau der B 404 zwischen Kiel und A 21-
Ende bei Wankendorf / Stolpe**

Schleswig-Holsteinscher Landtag

Umdruck 15/3477

Sehr geehrte Damen und Herren,

da auch Ihnen das oben genannte Verfahren derzeit zur Stellungnahme vorliegt, erlaube ich mir - als (zwar nur mittelbar) betroffener Anwohner und Naturschutzbewegter - Ihnen meine persönliche Stellungnahme zu diesem Verfahren zur Kenntnis zu geben.

Ich möchte Sie auf einen wesentlichen Aspekt der Planung hinweisen, der m. E. auch für Sie von Bedeutung ist: Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (MWAV) weicht zumindest in Teilen von seiner bisherigen Planung ab, die vorhandene Trasse der B 404 zur A 21 auszubauen. Dieses Vorgehen erfordert auch aus rechtlicher Sicht, weitere Alternativen zu prüfen. Dies ist bisher nicht geschehen und daher umgehend nachzuholen!

Wie Sie der anliegenden Stellungnahme entnehmen können, gäbe es aus meiner Sicht wesentlich konfliktärmere Lösungen für den Abschnitt von Kiel bis Wankendorf / Stolpe (derzeitig nördliches Ausbauende der A 21). Wie bereits in den vergangenen Jahren immer wieder auch öffentlich vorgetragen, favorisiere ich - falls in Anbetracht der zumindest in Schleswig-Holstein rückläufigen Verkehrszahlen und in Zeiten leerer öffentlicher Kassen überhaupt ein Ausbau notwendig sein sollte, was ich persönlich stark bezweifle - den Ausbau zu einer vierspurigen, kreuzungsfreien Bundesstraße. Dadurch könnte der

"Systemquerschnitt" (gesamte Breite der Trasse) mehr als halbiert werden - von rund 75 m für die Autobahn (inklusive Trasse für den nachgeordneten Verkehr) auf etwa 30 m bei einer vierspurigen Bundesstraße. Den Bau einer Autobahn halte ich für die ungünstigste Alternative. Darüber hinaus würde eine "Ostverschiebung" der Trasse zu einer deutlichen Entlastung für Mensch, Natur und Umwelt führen. Die Einzelheiten entnehmen Sie bitte der anliegenden Stellungnahme.

Für eine Änderung der Ausbaupläne ist der augenblickliche Zeitpunkt sehr günstig, da sich derzeit auch der neue Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003) in Aufstellung befindet, der u. a. die zu realisierenden Bundesfernstraßenprojekte (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) bis zum Jahr 2015 festsetzt (für Schleswig-Holstein: siehe Seite 71 und Tabelle 71 auf Seite 63 des Tabellenteils des aktuellen BVWP 2003-Entwurfs). Er soll noch vor der Sommerpause verabschiedet werden. Die Zeit drängt also! Wir sollten daher überlegen, ob man kurzfristig gemeinsam eine Initiative Richtung Berlin startet, um statt des Baus einer A 21 den Ausbau zu einer vierspurigen, kreuzungsfreien Bundesstraße einzufordern. Darüber hinaus gibt es auch auf Bundesebene einen Petitionsausschuss...

Für weitere Informationen – auch zum Bundesverkehrswegeplan – und Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung und würde mich über Ihre Unterstützung sehr freuen.

Mit freundlichem Gruß



R. Schaefer

Anlage: Stellungnahme vom 21.05.2003

R. Schaefer, [REDACTED]

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
z. Hd. Herrn Hinrichsen
Postfach

D-24100 Kiel

[REDACTED]
[REDACTED]
dTel: [REDACTED]

dFax: [REDACTED]

eMail: [REDACTED]

nachrichtlich an:

betroffene Gemeinden, Ämter und Kreise
Landesregierung, Fachbehörden, LTF S-H
Bundesverkehrsministerium, BMU, MDB S-H
DNR, LNV
BUND D & S-H, NABU D & S-H, Verein Jordsand
örtliche Bürgerinitiativen
u.a.

!!! noch vertraulich - Sperrfrist: 23.05.2003 !!!

Ihr Zeichen / vom

VII 412-553.11-A21.1/2 / 12.03.2003

Unser Zeichen / vom

Sch / A 21 - 1 / 2 / (3)

Schönhorst, den 21. Mai 2003

Vierstreifiger Ausbau der B 404 zur A 21 zwischen Kiel und Klein Barkau

hier: Beteiligung der Verbände nach BNatSchG

Sehr geehrter Herr Hinrichsen,

vorab möchte ich mich für die gewährte Fristverlängerung bedanken.

Als langjähriger Kenner des "Kieler Südens" aufgrund diverser ehrenamtlicher Tätigkeiten (u. a. im Naturschutzbeirat der Landeshauptstadt Kiel; Umwelt- sowie Bau- und Planungsausschuss des Kreises Rendsburg-Eckernförde; Bau-, Wege- und Umweltausschuss der Gemeinde Schönhorst), als Biologe und unabhängiger Gutachter sowie als betroffener Anwohner erlaube ich mir, vorab eine eigene Stellungnahme in dieses Verfahren einzubringen. Meine Stellungnahme befasst sich darüber hinaus in Teilen auch mit dem bereits Anfang letzten Jahres zur Beteiligung vorgelegten Planungsabschnitt 3. Da im Raum Boksee – Kirchbarkau Ihrerseits ebenfalls eine Neutrassierung als neue Variante ins Verfahren eingebracht wird ("Ostverschiebung" der Trasse), die sich auch in den aktuellen Unterlagen zum Planungsabschnitt 1/2 niederschlägt, erlaube ich mir, ebenfalls Anregungen für diesen Bereich vorzutragen.

Ich nehme wie folgt Stellung:

1. Kein Ausbau

Ich halte es weiterhin für überflüssig, die A 21 von der A 1 (AS Schwarzenbek / Grande) bis nach Kiel zu bauen. Zum Einen zweifle ich den Bedarf an, was insbesondere in Zeiten leerer Kassen einer genauen Prüfung des Vorhabens bedarf (siehe hierzu auch Punkt 2 der Stellungnahme des Landesnaturschutzverbandes Schleswig-Holstein e.V. (LNV) vom 22. Mai 2003 und Punkt 1 der Stellungnahme des Landesjagdverbandes Schleswig-Holstein e.V. (LJV) vom 2. Juni 2003). Zum Anderen wird der vorgesehene Ausbau der B 404 erhebliche Eingriffe insbesondere in die naturschutzfachlich besonders wertvollen Moorflächen im Bereich Kiel-Moorsee / Kiel-Schlüsbek erfordern. Die Fernwirkungen z. B. durch weitere Entwässerungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau der B 404 auf die Moorlandschaft im Süden Kiels (Alter Moorsee, Schlüsbeker Moor, Bokseer Moor, Kleinflintbeker Moor, Fehlmoor), die als eine der bedeutendsten Moorkomplexe Schleswig-Holsteins anzusehen ist, sind noch gar nicht absehbar. Ökologisch verbunden sind diese ebenfalls mit den Wald- und Feuchtbereichen im Raum Schönhorst - Bissee - Bothkamp - Kirchbarkau sowie mit dem Eidertal. Durch zahlreiche bereits durchgeführte und geplante Naturschutzmaßnahmen finden sich in diesem ökologischen Schwerpunktgebiet zunehmend wieder seltene Tierarten ein bzw. breiten sich aus (z. B. Moorfrosch, Laubfrosch, Ringelnatter, Kolkrabe, Seeadler, Rotmilan, Uhu, Weißstorch, Bekassine, Kranich, Rohrdommel, Wachtelkönig, Schwarzstorch).

Darüber hinaus wird ein derartiger Ausbau lediglich dazu beitragen, die Verkehre schneller an den Stau in bzw. bereits vor Kiel heranzuführen. Der Verkehr wird am Autobahn-Ende nicht so schnell abfließen können, was bereits auf der geplanten Autobahn zu Rückstaus führen wird. Diese Rückstaus werden eine ständige Gefahrensituation für den nachfolgenden Verkehr darstellen.

2. Ausbau der A 7 und der A 215

Als Alternative zum Bau der A 21 sollte die A 7 zwischen Hamburg und Bordesholm sowie die A 215 (Bordesholm - Kiel) um eine zusätzliche Fahrspur in jede Fahrtrichtung verbreitert werden. Im Bereich des Planungsabschnitts 3 ist der Bau einer Ortsumgehung Groß Buchwald (L 49) und der Südumgehung Nettelsee (Verknüpfung von L 49 und L 67) im Bereich südlich von Löptin in diesem Zusammenhang mit zu berücksichtigen und mit zu prüfen.

3. Ausbau der B 404 zur vierspurigen, kreuzungsfreien Bundesstraße

Sollte dennoch an der Absicht des Ausbaus der B 404 festgehalten werden, wird gefordert, dass der Ausbau lediglich zur einer vierspurigen Bundesstraße erfolgt. Darüber hinaus sollten jedoch auch die unter Punkt 5 beschriebenen östlichen Trassenvarianten abgeprüft werden (Prüfkorridore 1 bis 3). Eine vierspurige, kreuzungsfreie Bundesstraße hätte den großen Vorteil, dass der Trassenkorridor insgesamt wesentlich schmaler würde, was einen erheblich geringeren Eingriff in den Naturhaushalt zur Folge hätte (Minimierungs- bzw. Vermeidungsmaßnahme). Außerdem könnten hierdurch auch erhebliche Ausbaukosten eingespart werden, da keine zusätzliche "ÖPNV-Trasse" (Straße für den ÖPNV und den nachgeordneten Verkehr) notwendig wird, da der ÖPNV und der langsamere Verkehr diese weiterhin benutzen könnte. Ferner könnten zusätzlich auch kreuzungsfreie Anschlussstellen im Bereich Boksee / Havighorst und Kiel-Moorsee / Kiel-Schlüsbek sowie "Edisonstraße" realisiert werden.

4. Autobahn ohne Standspuren und Bündelung der Trassen

Sollte dennoch an der Absicht des Baus einer durchgängigen Autobahn von der A 1 bis Kiel festgehalten werden, so wird der Verzicht auf die Standspuren (Systemquerschnitt des bereits bestehenden Abschnitts der A 21 zwischen der A 1 und Negernbötel) und auf eine unmittelbare Parallelführung der ÖPNV-Trasse zur Autobahn gefordert. Dies muss im geringst möglichen Abstand erfolgen, um die Eingriffe in die Landschaft und die ökologischen Belastungen zu minimieren. Keinesfalls dürfen die nachgeordneten Verkehre durch die anliegenden Ortslagen geführt werden.

5. Alternativenprüfung (für vierspurige, kreuzungsfreie Bundesstraße oder A 21)

Obwohl Sie zumindest im Raum Boksee – Klein Barkau – Kirchbarkau eine Neutrassierung planen, ist bisher meiner Kenntnis nach keine ernsthafte Trassen-Alternativenprüfung durchgeführt worden. Dies ist aber nach u. a. nach §§ 16 Abs. 2 und 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit § 6 Abs. 4 Nr. 3 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) und §§ 19 und 20 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vorgeschrieben und daher umgehend nachzuholen (siehe hierzu auch Punkt 5 und 6 der o. g. Stellungnahme des LNV sowie Punkt 2 und 3 der o. g. Stellungnahme des LJV). Hierbei sind die beiden Planungsabschnitte (Abschnitt 1 / 2 und 3) ab Nordende des bestehenden Autobahnteilstücks bei Wankendorf / Stolpe insgesamt zu betrachten.

Aus meiner Sicht sind daher über die Punkte 1 bis 4 dieser Stellungnahme hinaus zumindest folgende Alternativen unter der Bedingung zu prüfen, dass die jetzige Trasse der B 404 in diesem Abschnitt bis auf zwei zurückzubauende Teilstücke im Bereich Boksee bis Kirchbarkau und Kiel-Moorsee / Kiel-Schlüsbek ("Steindamm" / "Zum Schlüsbecker Moor" (K 16) bis zur "Edisonstraße"; siehe Punkt 7) vollständig abgebaut wird und die Moore im Süden Kiels wieder vernetzt werden. Der zu prüfende Trassenabschnitt beginnt ca. 0,5 km südlich der Kreuzung B 404 X L 49 / K 34 bei Nettelsee und endet in Kiel (Einmündung der Edisonstraße in die vorhandene Trasse der B 404; siehe auch anliegende Übersichtskarte).

Die Länge der Ihrerseits ins Verfahren gebrachten Variante für diesen Abschnitt (Ausbau der bestehenden B 404 –Trasse und Neubau im Bereich Boksee bis Kirchbarkau) beträgt rund 12,5 km.

- Prüfkorridor 1 (Länge rund 12,0 km): Der Prüfkorridor liegt maximal rund 1 km östlich der heutigen B 404. Der Prüfkorridor sollte ca. 0,5 km nördlich von Nettelsee die Trasse der heutigen B 404 verlassen (starke Kurve) und westlich von Barmissen, westlich von Großbarkau (zwischen Großbarkau und Schlichte), ca. 0,75 km östlich Klein- und Großhavighorst, unmittelbar östlich des "Donnerberges" sowie ca. 0,75 km östlich von Kiel-Schlüsbek geführt werden und in Höhe der Einmündung "Edisonstraße" die B 404 wieder erreichen.
- Prüfkorridor 2 (Länge rund 11,8 km): Der Prüfkorridor liegt maximal ca. 2 km östlich der heutigen B 404. Dieser Prüfkorridor würde ebenfalls ca. 0,5 km nördlich von Nettelsee die heutige B 404 verlassen (Hochspannungsleitung) und ca. 0,5 km östlich von Barmissen, zwischen Großbarkau und Honigsee, zwischen den Waldflächen bei Neukoppel und Hohenhorst sowie ca. 1 km östlich von Kiel-Schlüsbek geführt und bei der Einmündung "Edisonstraße" die B 404 wieder erreichen. Insgesamt würde der Prüfkorridor ungefähr der Hochspannungsleitung folgen, die zum Umspannwerk an der Edisonstraße führt. Die Landschaft und der Naturraum sind durch diese Freileitung bereits vorbelastet. Auch ist ein "Zusammenwachsen" der beiden Wälder auf absehbare Zeit nicht möglich, zumindest, solange diese Leitung existiert (vorhandene Zerschneidung).
- Prüfkorridor 3 (Länge rund 11,5 km): Der Prüfkorridor liegt maximal ca. 3,4 km östlich der heutigen B 404. Dieser Prüfkorridor würde bereits ca. 0,5 km südlich von Nettelsee die heutige B 404 verlassen, östlich des Ortsrandes von Nettelsee, ca. 0,75 km westlich von Postfeld, ca. 0,75 km östlich von Honigsee sowie zwischen den Waldflächen bei Hohenhorst und Dinghorst sowie ca. 1 km östlich von Kiel-Schlüsbek geführt

werden und bei der Einmündung "Edisonstraße" die vorhandene Trasse der B 404 wieder erreichen.

Um eventuellen Missverständnissen vorzubeugen, ist nochmals deutlich hervorzuheben, dass die Prüfkorridore 1 bis 3 den vollständigen Abriss der heutigen B 404 - Trasse zwischen Nettelsee und Kiel (Einmündung Edisonstraße) beinhalten (bis auf die beiden zurückzubauenden Teilstücke; siehe anhängende Übersichtskarte). Nur dann kann die "Zerschneidung" des neuen Landschaftsraumes durch "Entschneidung" des derzeit betroffenen in Teilen kompensiert werden.

Sollte das Land an der Absicht festhalten, durchgängig eine vierstreifige Verbindung zwischen der A 1 östlich Hamburgs und Kiel zu bauen, wird - vorbehaltlich neuer Erkenntnisse - zum gegenwärtigen Zeitpunkt von den drei vorgeschlagenen Korridoren der Prüfkorridor 3 für die beste Lösung gehalten. Der Ausbau sollte als vierspurige, kreuzungsfreie Bundesstraße erfolgen und zwar bereits ab dem Nordende des bestehenden Teilstücks der A 21 bei Wankendorf / Stolpe.

6. Vorzüge der "Ostverschiebung" der B 404 bzw. A 21 (Minimierungsmaßnahmen)

- Naturschutz: Wichtige naturschutzfachliche Anliegen sind hierbei insbesondere die Wiedervernetzung der Moore im Süden Kiels sowie der größere Abstand der ausgebauten Straße von dem Naturschutzgebiet "Lütjensee und Hochfelder See" und dem Bothkamper See mit seinen Feuchtbereichen und den Waldflächen des Gutes Bothkamp, des "Bisseer Geheges" und "Schönhorster Geheges" (siehe auch anliegende Übersichtskarte). In der weiteren Vernetzung dieses Landschaftsraumes sollte auch ein Schwerpunktbereich der durchzuführenden Ausgleichsmaßnahmen liegen. Bezüglich der wildbiologischen Aspekte verweise ich auf Punkt 4 der o. g. Stellungnahme des LJV.
- Lärmentlastung: Neben den vorgenannten rein naturschutzfachlichen Gesichtspunkten würden darüber hinaus alle drei Prüfkorridore zu einer deutlichen Lärmentlastung der an der heutigen B 404 liegenden Dörfer (Warnau, Kirchbarkau, Klein Barkau), Stadtteile (Kiel-Schlüsbek und -Moorsee) sowie der Ortsteile und Einzelhäuser führen, die die zunehmenden Belastungen durch die B 404 in den letzten etwa 40 Jahren zu tragen hatten. Entlang aller drei Prüfkorridore wohnen insgesamt weit weniger Menschen als entlang der heutigen B 404. Darüber hinaus wird es zu einer deutlichen verkehrlichen Entlastung der Ortsdurchfahrten Honigsee und Großbarkau

kommen, da der meiste Verkehr aus Richtung Preetz kommt und bereits vor Honigsee auf die neue B 404 bzw. A 21 Richtung Kiel oder Hamburg abfahren wird.

- Abriss von Häusern: Entlang der Prüfkorridore müssten wahrscheinlich keine Häuser abgerissen und keine Menschen umgesiedelt werden, wogegen im Falle des Ausbaus der heutigen B 404 wahrscheinlich rund 10 Häuser entfernt werden müssten.
- Kosten: Da alle drei Prüfkorridore deutlich kürzer sind (um bis zu 1,0 km), als die vom Land favorisierte Lösung, könnten beim Bau mindestens bis zu 8,0 Mio. € (Durchschnittspreis pro km für den Planungsabschnitt 1/2: 68,175 Mio € für das 8,5 km lange Teilstück Kiel – Klein Barkau) eingespart werden. Wahrscheinlich sind die Einsparungen jedoch um Einiges höher, da insbesondere der kostenträchtige Abschnitt im Bereich Schlüsbeker Moor / Alter Moorsee entfielen, wo sehr aufwendige Gründungsarbeiten notwendig wären. Soweit der Unterbau der heutigen B 404 beim Ausbau nicht ohnehin neu gemacht werden müsste, stünden diese Mittel für die eventuellen zusätzlichen Abrisskosten der heutigen B 404 zur Verfügung.
- Verkehrssicherheit: Die Verkehrssicherheit während und nach der Bauzeit wird erhöht. Neben dem bereits oben erwähnten, zu erwartenden Dauerstau vor Kiel könnte die für eine ausgebaute Straße relativ scharfe Kurve nördlich Nettelsee zu einem potentiellen Unfallschwerpunkt werden. Dieser Gefahrenbereich wird durch alle drei Prüfkorridore deutlich entschärft.
- Bauzeit: Die bestehende Trasse der B 404 könnte solange erhalten bleiben, bis die Arbeiten an der Ausbaustrecke abgeschlossen sind. Dadurch werden die Verkehrsbehinderungen während der mehrjährigen Bauzeit erheblich verringert. Kosten werden eingespart, da weniger teure Baustellen errichtet werden müssen, z. B. mit provisorischen Fahrspuren, Baustelleneinrichtungen und -sicherungen.

7. Notwendige nachgeordnete Maßnahmen im Zusammenhang mit der "Ostverschiebung" der B 404 bzw. A 21 (Straßenaus- und -neubauten)

Sollte in den östlichen Prüfkorridoren eine Alternativ-Trasse für den Bau der vierspurigen B 404 bzw. A 21 realisiert werden, sind für den nachgeordneten Verkehr in den Räumen Warnau, Kirchbarkau, Boksee und Kleinflintbek Maßnahmen zu ergreifen, damit die Dör-

fer nicht "abgehängt" werden. Hierzu werden folgende Maßnahmen zur Prüfung vorgeschlagen (siehe auch anliegende Übersichtskarte):

- Warnau: Die Gemeindestraße Warnau - Neuenbrook ist senkrecht nach Norden zu verlängern, wo sie zunächst auf die Zufahrt zum Gehöft "Fiefhusen" und dann auf die K 10 stößt.
- Kirchbarkau: Die Verbindung von Kirchbarkau über die Trasse der heutigen B 404 zur L 307 / L 49 (Anschlussstelle Klein Barkau) ist zu erhalten. Hierzu ist die B 404 in diesem Bereich auf einen Kreisstraßen-Querschnitt zurückzubauen.
- Boksee: Auch die Verbindung von Boksee über die Trasse der heutigen B 404 zur L 307 / L 49 (Anschlussstelle Klein Barkau) ist zu erhalten und zur Kreis- oder Gemeindestraße zurückzubauen. Der Ortsteil "Im See" ist an die Straße "Zum Schlüsberger Moor" anzuschließen. Hierfür ist unmittelbar südlich des vorhandenen Fahrwegs (naturschutzfachlich hochwertiger Redder) eine Gemeindestraße zu bauen.
- Kleinflintbek: Durch eine Ostverschiebung der ausgebauten B 404 oder einer A 21 werden sicherlich viele Bewohner z. B. der Gemeinden Boksee, Bönnhusen Flintbek, Schönhorst und Techelsdorf den Weg über Kleinflintbek nach Kiel nehmen, statt über die neue B 404 oder die A 21 zu fahren. In diesem Zusammenhang muss über die Möglichkeit einer östlichen Ortsumgehung Kleinflintbek nachgedacht werden, insbesondere wenn die östlichste Alternative realisiert werden sollte.
- Kiel-Meimersdorf: Auch hier ist mit einer Zunahme der PKW-Verkehre zu rechnen. Da nach den Plänen Kiels in den nächsten Jahren / Jahrzehnten in und um Meimersdorf viel gebaut werden soll, ist für diesen Raum ein Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten, dass auch die Verkehre der Nachbargemeinden und das möglicherweise sich ändernde Verhalten der Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Zur Verminderung der Belastungen der Anwohner im Bereich "Meimersdorfer Weg" / "Neekoppel" sollte geprüft werden, ob östlich oder westlich des naturschutzfachlich hochwertigen Redders "Am Reben" eine Ortsumgehung angelegt werden könnte.

Ich schließe mich darüber hinaus der Stellungnahme des LNV vom 22. Mai 2003 und der des LJV vom 2. Juni 2003 an und mache mir diese zu Eigen.

Ich bitte Sie, meine Vorschläge sorgfältig zu prüfen und behalte mir vor, zu einem späteren Zeitpunkt eine ergänzende Stellungnahme abzugeben.

Ich bitte Sie außerdem, sich dafür einzusetzen, dass im neuen Bundesverkehrswegeplan 2003 - der bereits als Entwurf vorliegt und im Sommer diesen Jahres verabschiedet werden soll -, wenn überhaupt, der Bau der Planungsabschnitte 1 / 2 und 3 (Kiel bis Wankendorf / Stolpe) lediglich als vierstreifige, kreuzungsfreie Bundesstraße aufgenommen wird. Ich werde dies meinerseits ebenfalls einbringen.

Ich bitte Sie ferner, mich im weiteren Verfahren zu beteiligen. Insbesondere erwarte ich die Zuleitung der Prüfergebnisse der von mir vorgeschlagenen Alternativen und sonstigen Maßnahmen.

Für Rückfragen, weitere Auskünfte oder auch ein vertiefendes Gespräch stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



R. Schaefer

Diplom - Biologe

Anlage: Übersichtskarte

