

## **0 Gesetzliche Anforderungen**

Nach der Neufassung des UVPG durch das UVP Modernisierungsgesetz (UVPModG vom 20.Juli 2017, BGBl I S.2808) ist gemäß § 16 UVPModG im Zusammenhang mit der Anlage 4 des Gesetzes ein eigenständiger UVP-Bericht zu erstellen. Zusätzlich ist gemäß § 16, Abs.1, Nr.7 des UVPG eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung Bestandteil des UVP-Berichtes.

Gemäß § 16 UVPG in der Fassung des UVP Modernisierungsgesetzes muss der Vorhabenträger bei UVP-pflichtigen Vorhaben der zuständigen Behörde (Zulassungsbehörde / Planfeststellungsbehörde) als zusätzlichen Bestandteil seiner Vorhabenunterlagen einen Bericht zu den voraussichtlichen unmittelbaren und mittelbaren Umweltauswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG

Nr. 1: Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,

Nr. 2: Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt,

Nr. 3: Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,

Nr. 4: kulturelles Erbe und sonstige Schutzgüter sowie

Nr. 5: die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern vorlegen.

# Angaben für die Umweltverträglichkeitsprüfung

## Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	Seite 1
1.1.	Anlass und Zielsetzung	Seite 1
1.2.	Rechtliche Grundlage	Seite 1
1.3.	Zusammenwirken mit anderen Vorhaben und Tätigkeiten	Seite 1
1.4.	Flächenausweisung	Seite 1
2.	Beschreibung des Vorhabens, Ist-Situation, Alternativen	Seite 1
2.1.	Beschreibung des Vorhabens	Seite 1
2.2.	Beschreibung der Nutzung natürlicher Ressourcen	Seite 2
2.3.	Maßnahmen zur Emissionsminderung	Seite 2
2.4.	Momentane Nutzung	Seite 2
2.5.	Beschreibung der alternativen Lösung	Seite 2
3.	Beschreibung und Bewertung der Umwelt	Seite 3
3.1.	Untersuchungsgebiet/Naturraum im Umkreis von 1 km	Seite 3
4.	Beschreibung und Bewertung der Emissionen auf die Schutzgüter	Seite 4
4.1.	Schutzgut Mensch	Seite 4
4.2.	Schutzgut Tiere und Pflanzen	Seite 4
4.3.	Schutzgut Wasser	Seite 4
4.4.	Schutzgut Klima und Luft	Seite 4
4.5.	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	Seite 5
5.	Prognostizierte Auswirkungen auf die Schutzgüter durch das Vorhaben	Seite 5
5.1.	Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter	Seite 5
5.2.	Allgemeinverständliche nicht technische Zusammenfassung des UVP-Berichts	Seite 5
5.3.	Arbeits-, Sicherheits- und Betriebsplan	Seite 5
5.3.1.	Arbeits- und Sicherheitsplan	Seite 5
5.3.2.	Betriebsplan	Seite 5
6.	Planunterlagen	Seite 6
6.1.	Übersichtslageplan	Seite 6
6.2.	Detallageplan	Seite 7
6.3.	Flächennutzungsplan	Seite 8
6.4.	Entwässerungsplan	Seite 9
6.5.	Kanalnetz	Seiten 10-12
6.6.	Naturschutzgebiete	Seite 13
6.7.	Biotope	Seite 14
6.8.	Wasserschutzgebiete	Seite 15

## 1. Einleitung

### 1.1. Anlass und Zielsetzung

Der vorliegende Antrag richtet sich auf die Genehmigung einer Anlage zur zeitweiligen Lagerung von PFC-belasteten Böden auf dem Flugplatz Bitburg, Gemarkung Mötsch, Flur 4, Flurstück 470/76.

### 1.2. Rechtliche Grundlage: UVPG (zwingend prüfpflichtig) BNatSchG, BImSchG, WHG und weitere

Menge, Art der Materialien, Lagerdauer und andere Faktoren bedingen die Prüfpflicht zur Umweltverträglichkeit. In diesem Rahmen sind u.a. BNatSchG, WHG und u.U. weitere rechtliche Bestimmungen zu beachten.

### 1.3. Zusammenwirken mit anderen Vorhaben und Tätigkeiten

Der Antrag zur Genehmigung von belastetem Boden steht in Zusammenhang mit einer Sanierungsplanung für den gesamten Flugplatzbereich in Bezug auf dort vorhandene PFC-Bodenbelastungen. Ein Teil der zu sanierenden Mengen fällt bei einzelnen aktuellen und mittelfristig anstehenden Baumaßnahmen bereits an und muss bis zur tatsächlichen Entsorgung/Wiederverwertung/Sanierung sicher gelagert werden.

### 1.4. Flächenausweisung: Anhand des B-Plans, Flächennutzungsplans, mit Erläuterung zum Bereich, Gebiet und angrenzenden und nahegelegenen Betrieben

Die Fläche mit den drei Shaltern befindet sich nach dem Flächennutzungsplan im Bereich des Bau- und Recyclingparks. Im Westen schließt ein Bereich für Gewerbe und Dienstleistungen an. Nach Norden und Osten reicht der Bau- und Recyclingpark bis an die ehemalige Flugplatzgrenze, dahinter befinden sich Forst- und Landwirtschaftsflächen sowie Verkehrswege. Im Süden befindet sich die verbliebene Flugbetriebsfläche. Einzelne Betriebe werden unter Nr. 3.1. detailliert aufgeführt.

## 2. Beschreibung des Vorhabens, der Ist-Situation und der geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeit

### 2.1. Beschreibung des Vorhabens

Es wird PFC-kontaminiertes Bodenmaterial in drei Flugzeugshaltern zwischengelagert, bis es endgültig in ein Sicherungsbauwerk eingebaut werden kann. Die Shelter sind bereits vorhanden. Ertüchtigungs- oder Rückbaumaßnahmen sind nicht erforderlich.

In der Betriebsphase erfolgen außer der Anlieferung des Bodenmaterials mittels LKW, dem Ein- und Auslagern des Materials mittels eines Radladers keine weiteren Tätigkeiten.

Die Anlage hat keinen Energiebedarf/Energieverbrauch.

In der Anlage finden keine Produktionsprozesse statt. Es wird lediglich Bodenmaterial zwischengelagert.

Da die Lagerhallen in Form der Flugzeugshelter bereits vorhanden sind und keine Produktionsprozesse stattfinden, werden weder für die Errichtung noch für den Betrieb der Anlage Fläche, Boden oder Wasser verbraucht. Tiere oder Pflanzen werden nicht beeinträchtigt, da die zusätzliche Inanspruchnahme von Lebensräumen nicht erforderlich ist. Die biologische Vielfalt wird nicht beeinträchtigt, da alle Tätigkeiten im Inneren der Shelter, bzw. auf den vorgelagerten betonierten Flächen stattfinden.

Wasser und Boden werden nicht verunreinigt, da ausschließlich mit festen Materialien (Bodenaushub) auf wasserundurchlässigen Flächen (Shelter-Bodenplatte, Betonflächen vor den Shaltern) umgegangen wird. Die Vorplätze werden arbeitstäglich gereinigt, so dass eine Verwehung von Schadstoffen oder ein Wegspülen mit dem Niederschlagswasser in die Vorflut ausgeschlossen wird. Die Shelter selbst sind wasserdicht. Das Regenwasser läuft außen an den Shelterwänden ab und versickert im angrenzenden Erdreich. Es kann bei der Bewegung des Erdmaterials zu einer geringfügigen Staubeentwicklung kommen, welche durch Anfeuchten unterbunden werden soll.

Die Lärmbelastung beschränkt sich auf die Arbeits- und Fahrgeräusche der Fahrzeuge, mit denen der Bodenaushub angeliefert sowie in die Shelter hinein- und später wieder heraustransportiert wird. Dabei kommen gleichzeitig maximal ein LKW und ein Radlader zum Einsatz. Beide werden mit Dieselmotoren angetrieben, die einen Lärmpegel von bis zu 90 dB erzeugen. Lärm erzeugende Tätigkeiten werden an der Anlage aufgrund des begrenzten Lagervolumens nur temporär und für Zeiträume von wenigen Tagen pro Jahr stattfinden. Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung entstehen bei den geplanten Tätigkeiten nicht. Rückstände entstehen nicht, da das Bodenmaterial nur zeitweilig in den Shelter zwischengelagert und anschließend restlos aus den Shelter wieder abtransportiert wird. Die den Shelter vorgelagerten Betonflächen werden am Ende des Arbeitstages gereinigt. Bei den geplanten Tätigkeiten entstehen keine Abfälle. Es erfolgt lediglich eine Bereitstellungslagerung von Bodenmaterial bis zur endgültigen Verwendung. Das Material wird in unveränderter Form wieder abtransportiert.

## 2.2. Beschreibung der Nutzung natürlicher Ressourcen für das Vorhaben: Fläche, Boden, Wasser

Die Anlagenbestandteile sind bereits vorhanden und werden in der gegenwärtigen Form ohne Änderungen für das Vorhaben genutzt. Es werden damit durch die Anlage an sich keine Flächen zusätzlich in Anspruch genommen.

Es findet keine zusätzliche Flächenversiegelung bzw. keine Befahrung unversiegelter Flächen statt, so dass kein zusätzlicher Verbrauch bzw. Veränderung des Schutzgutes Boden stattfindet. Es werden die bereits vorhandenen Entwässerungsanlagen für die Außenflächen genutzt, so dass das Schutzgut Wasser keine Veränderung erfährt.

## 2.3. Maßnahmen zur Emissionsminderung

Von der Baulichkeit selbst (Flugzeugshelter und Betonflächen) gehen keinerlei Emissionen aus. Auch der Betrieb der Anlage hat keine Auswirkungen auf die Umwelt. Er beschränkt sich auf den Antransport von Bodenmaterial über betonierte Rangier- und Zufahrtsflächen, das Einbringen in wind- und wassergeschützte Shelter, das Wiederaufnehmen des gelagerten Bodenmaterials im Inneren der Shelter und den Abtransport über betonierte Rangier- und Zufahrtsflächen. Der Boden unter den Shelter ist durch eine 25 cm dicke Stahlbetonfläche vor Kontakt mit dem Lagermaterial geschützt. Die massiven Stahltore sind wasserdicht. Im Vergleich zu dem früheren militärischen Flugbetrieb in und vor den Shelter ist eine gelegentliche Befahrung mit LKW und Baumaschinen zu Be- und Entladungsvorgängen eine wesentlich geringfügigere Belastung hinsichtlich Lärm und Erschütterung.

## 2.4. Momentane Nutzung der Gebäude und Flächen, momentaner Verkehr auf den Straßen des Flugplatzes

Zwei der zu nutzenden Shelter stehen leer, ein weiterer ist gewerblich durch die BlmA vermietet. Dieser Mietvertrag würde nach Genehmigung dieses Antrages unmittelbar gekündigt. Der aktuelle Verkehr im beantragten Bereich beschränkt sich auf gelegentliche Befahrung der Zufahrt des vermieteten Shelters. Die übrigen Flächen des Platzes weisen ein für die Zu- und Abfahrten zu gewerblichen, dienstleistungs- und bautechnischen Zwecken typisches Verkehrsaufkommen auf. Durchgangs- bzw. Verbindungsverkehr zwischen außerhalb des Platzes verlaufenden Verkehrswegen findet nicht statt.

## 2.5. Beschreibung der alternativen Lösung

Die Lagerung des ausgehobenen Bodenmaterials muss innerhalb des Flugplatzgeländes erfolgen, da das Material zunächst im Rahmen eines Sanierungsplans für den Flugplatz Bitburg nach § 13 Abs. 5 BBodSchG verwendet werden soll und damit das Plangebiet (Flugplatz Bitburg) nicht verlassen darf. Zu der Lagerung in den Shelter gibt es innerhalb des Flugplatzgeländes keine Alternative. Die Shelter sind die einzigen Gebäude, die von ihrer Beschaffenheit her eine sichere Lagerung des Materials garantieren und groß genug sind, die voraussichtlich anfallenden Mengen aufzunehmen.

Eine Prüfung von Alternativen kann ohnehin zu keiner besseren Lösung führen, da bei der beabsichtigten Lagerung von Bodenmaterial in den Shelters keine Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Ein alternatives Verfahren könnte die Umweltauswirkungen somit nicht weiter minimieren.

### 3. Beschreibung und Bewertung der Umwelt

#### 3.1. Untersuchungsgebiet / Naturraum (im Umkreis von 1 km um den Bereich des Vorhabens):

##### Beschreibung des Standorts, Anlagen, Gebäude, Entfernung der Wohnbebauung

Im Westen von Rheinland-Pfalz liegt die Stadt Bitburg mit dem südöstlich des Stadtgebietes gelegenen Flugplatz. Die Kreisstadt Bitburg gehört naturräumlich zum zur Südeifel zählenden Bitburger Gutland. Bitburg liegt zwischen den Flüssen Nims im Westen und Kyll im Osten auf einer Hochfläche, wobei der Flugplatz auf einer Höhe von etwa 370 m+NN die höchste Erhebung des Stadtgebietes beansprucht. Im Westen der Stadt Bitburg verläuft die B51 von Trier zur nördlich gelegenen BAB60 .

Das Gebiet des Flugplatzes und alle zur ehemaligen US-Air Base gehörenden Teilflächen (außer der „amerikanischen Wohnsiedlung“ bzw. „Housing“) erstreckt sich im Norden bis hin zum Ortsteil Mötsch, im Osten bis zur Kyll, im Süden etwa bis zu den Gemeinden Scharbillig und Röhl und im Westen bis hin zur Gemeinde Oberstedem. Die zur Vorhabenfläche nächstgelegene Ortschaft ist das mit ca. 1 km Distanz im Südosten befindliche Dorf Röhl.

Der heute u.a. als ziviler Sportflugplatz genutzte Flugplatz Bitburg erstreckt sich mit einer Breite von etwa 1,2 km auf eine Länge von etwa 3,6 km von Südwest nach Nordost. Im Nordwesten des Flugplatzgeländes befindet sich das Gewerbe-, Dienstleistungs- und Freizeitzentrum Flugplatz Bitburg. Im Süden und Westen umgeben landwirtschaftliche Nutzflächen den Flugplatz und im Osten grenzt ein Waldgebiet an, welches den Verlauf der Kyll weiträumig umsäumt.

Der Flächennutzungsplan (Anlage 10) weist den Flugplatz Bitburg als gemischtes Gebiet für Gewerbe, Dienstleistung und Freizeit aus. Die Nutzungen im unmittelbaren Umfeld der Anlage gestalten sich wie folgt: Im Nordosten grenzt das Areal einer Baufirma, sowie einer Entsorgungsfirma an das A.R.T.-Gelände, im Nordwesten befindet sich eine Photovoltaikproduktion, im Südwesten befinden sich einige kleinere, gewerblich genutzte Lagerflächen und Gebäude und im Südosten befindet sich in ca. 300 m Entfernung die Start-/Landebahn des Flughafens (der Zwischenraum ist offenes Wiesengelände mit weiteren Flugverkehrsflächen / sog. Taxiways). Das gesamte Gelände befindet sich nach dem aktuellen Nutzungsplan im Bereich des sogenannten Bau- und Recyclingparks. Im Westen folgt in ca. 150 m Entfernung eine Fläche mit Ausweisung für Gewerbe und Dienstleistung.

Die nächsten Wohnbebauungen sind die Dörfer Röhl (im Südwesten) und Mötsch (im Nordosten) mit jeweils ca. 1,4 km Abstand, danach folgt Scharbillig mit 1,6 km und Bitburg mit 2,3 km Distanz.

Die antragsgegenständliche Anlage befindet sich auf einer Fläche nördlich der Grenze zum Flugfeld, ungefähr in der Mitte des ehem. Flugplatzgeländes. Bei der Antragsfläche handelt es sich um einen ehemaligen Shelterbereich. Jeder Shelter hat einen mit Beton versiegelten Vorplatz. Die unversiegelten Flächen zwischen den Betonflächen weisen Brachflächencharakter und Bäume auf.

##### Untersuchung der Shelter auf die Ansiedlung von Tieren in den Gebäuden des Vorhabens und angrenzenden Grünflächen

Untersuchungen dieser Art liegen der BImA nicht vor.

##### Wasserschutzgebiete gemäß § 51 WHG, Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Abs. 4 des WHG, Risikogebiete nach § 73 Abs. 1 WHG, sowie Überschwemmungsgebiete gemäß § 76 WHG

Nordwestlich des Bereichs der Shelter befindet sich, bis an die ehemalige Flugplatzgrenze heranreichend, die Schutzzone III des Wasserschutzgebietes Bitburg-Mötsch (WSG Nr 530 Nummer: 405210427). Die Entfernung beträgt minimal ca. 450 m. Die Schutzzone I befindet sich in ca. 860 m Entfernung.

Da die Fläche nicht direkt an den Planungsbereich angrenzt und auch im Rahmen des Vorhabens weder dauerhaft noch temporär befahren oder anderweitig genutzt würde, wird hierauf kein Einfluß ausgeübt werden. Durch die Einlagerung des Bodens wird ein Teilpotential in den Grundwasserbereich eintragbarer Schadstoffe dem Wasserkreislauf auf dem Flugplatz entzogen und somit eine potentielle Immissionsminderung erreicht.

Biotope, gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 des BNatG

Südöstlich des Planungsbereiches befinden sich beiderseits der Start-/Landebahn Biotopflächen (Kennung in LANIS: BK-6005-0257-2009) mit einer Gesamtfläche von 84,6684 ha. Es handelt sich um die Biotoptypen Magerwiese bzw. Calluna-Heide mit jeweils gesellschaftstypischen Artenkombinationen.

Da die Flächen nicht direkt an den Planungsbereich angrenzen - der Mindestabstand beträgt 160 Meter - und auch im Rahmen des Vorhabens weder dauerhaft noch temporär befahren oder anderweitig genutzt werden, wird hierauf kein Einfluß ausgeübt werden.

Geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleeen, nach § 29 des BNatG

keine

Natura 2000-Gebiete nach § 7 Abs. 1 Nr. 8 des BNatG,

keine

Naturschutzgebiete gemäß § 23 des BNatG, soweit nicht bereits von Ziffer 2.3.1 erfasst,

Das nächstgelegene Naturschutzgebiet befindet sich in einer Entfernung von mehr als einem Kilometer (s. Lageplan unter Nr. 6.6.).

Nationalparke und Nationale Naturmonumente gemäß § 24 des BNatG, soweit nicht bereits von Ziffer 2.3.1 erfasst

keine

Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete nach den §§ 25 und 26 des BNatG

keine

Naturdenkmäler nach § 28 des BNatG

keine

4. Beschreibung und Bewertung der Emissionen auf die Schutzgüter

4.1. Schutzgut Mensch: Zu erwartende negative Auswirkung durch Emissionen

Da bei den stattfindenden Anlieferungs-, Be- und Entladungstätigkeiten entsprechende Arbeitsschutzmaßnahmen getroffen werden, gibt es keine negativen Auswirkungen durch mögliche Emissionen.

4.2. Schutzgut Tiere und Pflanzen: Zu erwartende negative Auswirkung durch Emissionen

Da keine belebten Flächen genutzt werden, und ein Staubaustrag im Falle der Notwendigkeit durch Befeuchtung vermieden werden soll, verbleibt lediglich eine verhältnismäßig geringe und seltene Belastung durch Lärmimmission für die umliegenden Wiesenflächen.

4.3. Schutzgut Wasser: Zu erwartende negative Auswirkung durch Emissionen

Es werden die bereits vorhandenen Entwässerungsanlagen für die Außenflächen genutzt, so dass das Schutzgut Wasser keine Veränderung erfährt.

4.4. Schutzgut Klima und Luft: Zu erwartende negative Auswirkung durch Emissionen

Wegen kurzer Transportwege und dem geringen Umfang der Lade- und Einlagerungsvorgänge werden keine umfangreichen Emissionen von klimarelevanten Abgasen erwartet.

#### 4.5. Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter: Zu erwartende negative Auswirkung durch Emissionen

Da keine Schutzgüter mit dem Kriterium kulturelles Erbe bzw. sonstige Sachgüter vorliegen entfallen entsprechend zu erwartende negative Auswirkungen durch Emissionen.

### 5. Prognostizierte Auswirkungen auf die Schutzgüter durch das Vorhaben

#### 5.1. Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter

Da das Vorhaben der Sanierung von Bodenbelastungen im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens dient, werden positive Auswirkungen auf die Schutzgüter prognostiziert. Eine nähere Quantifizierung findet später im Rahmen der Sanierung durch Bodenmanagement statt.

#### 5.2. Allgemeinverständliche, nicht technische Zusammenfassung des UVP-Berichts

Im Rahmen der geplanten Einlagerung von PFC-belastetem Bodenmassen kommt es auf Grund der bereits vorhandenen Verkehrswege, Vorflächen und Lagergebäude (Shelter) zu keinem weiteren Verbrauch von natürlichen Ressourcen. Zugleich führt auch der geringfügige Verkehr und Be- und Entladungsvorgänge zu keinerlei wesentlichen schädlichen Emissionen, im Gegenteil, die Schadstoffanteile der eingelagerten Bodenmassen werden einer weiteren Emission in die unmittelbare Umgebung durch die Einlagerung entzogen.

#### 5.3. Arbeits-, Sicherheits- und Betriebsplan

##### 5.3.1. Arbeits- und Sicherheitsplan

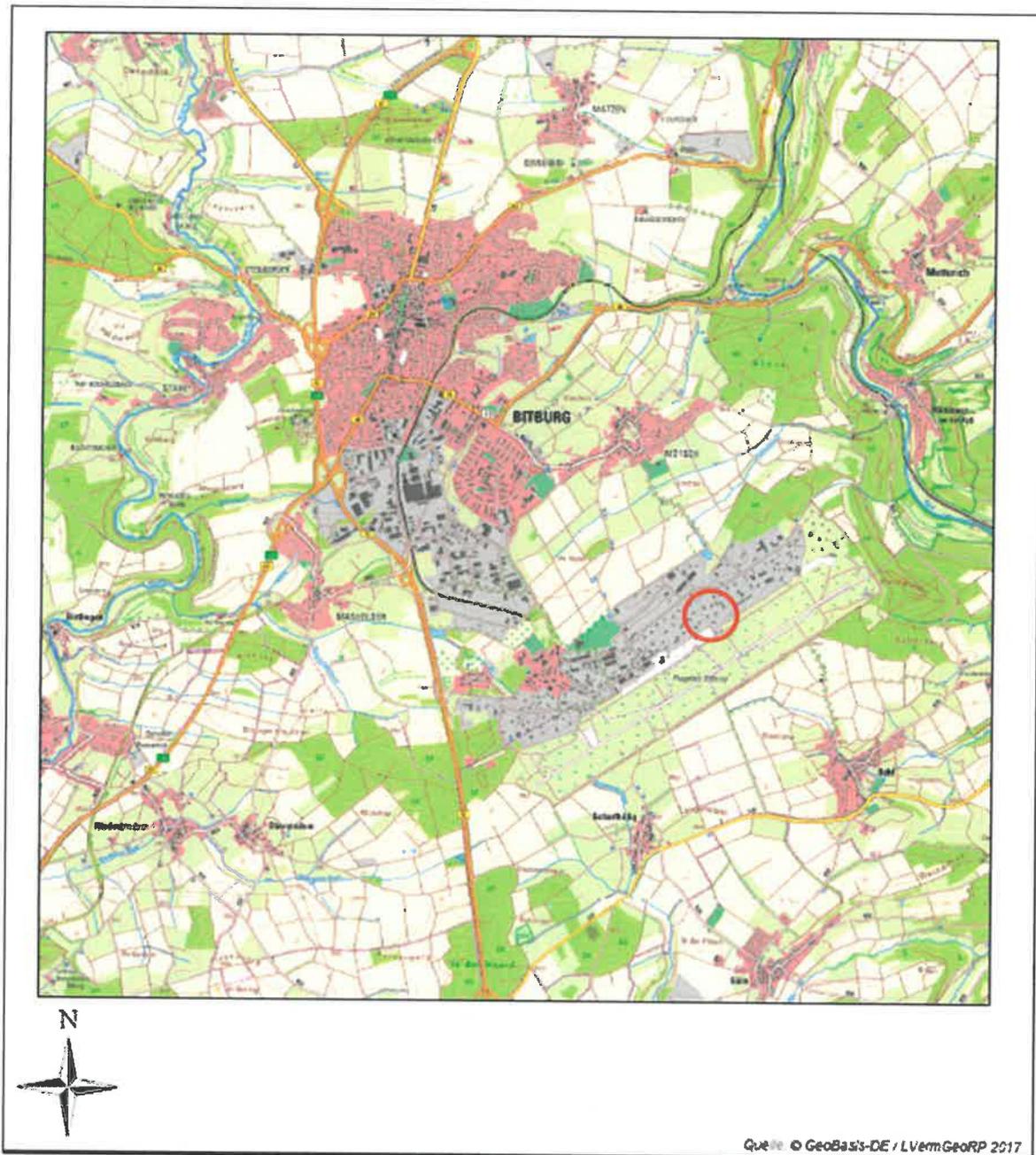
Die Arbeits- und Sicherheitsplanung für Ein-/Ausbringung von belasteten Bodenmassen wird dem jeweils beauftragten Unternehmen unter der Maßgabe übertragen, diese an der DGUV-101-004 (ehem. BGR 128) „Kontaminierte Bereiche“ stringent auszurichten. Auf das jeweilige Schadstoffspektrum wird hingewiesen.

##### 5.2.2. Betriebsplan

In der Betriebsphase erfolgen außer der Anlieferung des Bodenmaterials mittels LKW sowie dem Ein- und Auslagern des Materials mittels eines Radladers keine weiteren Tätigkeiten oder sonstige automatisierte maschinelle Abläufe (wie z. B. Be-/Entlüftungs- oder Entwässerungsanlagen). Die Art und Weise der Einlagerung des Materials wird durch das jeweils mit der Sanierungsbegleitung beauftragte Ingenieurunternehmen angeleitet (Chargenabtrennung von unterschiedlich belasteten Massen). Auf das arbeitstägliche bzw. anlassbezogene Schließen des Tores zur Vermeidung von schräg einfallenden Niederschlägen sowie das arbeitstägliche bzw. anlassbezogene Reinigen der Vorflächen wird das beauftragte Bauunternehmen jeweils hingewiesen. Die Kontrolle dieser Maßnahmen findet durch das mit der Begleitung der jeweiligen Bodensanierungsmaßnahme beauftragte Ingenieurbüro statt.

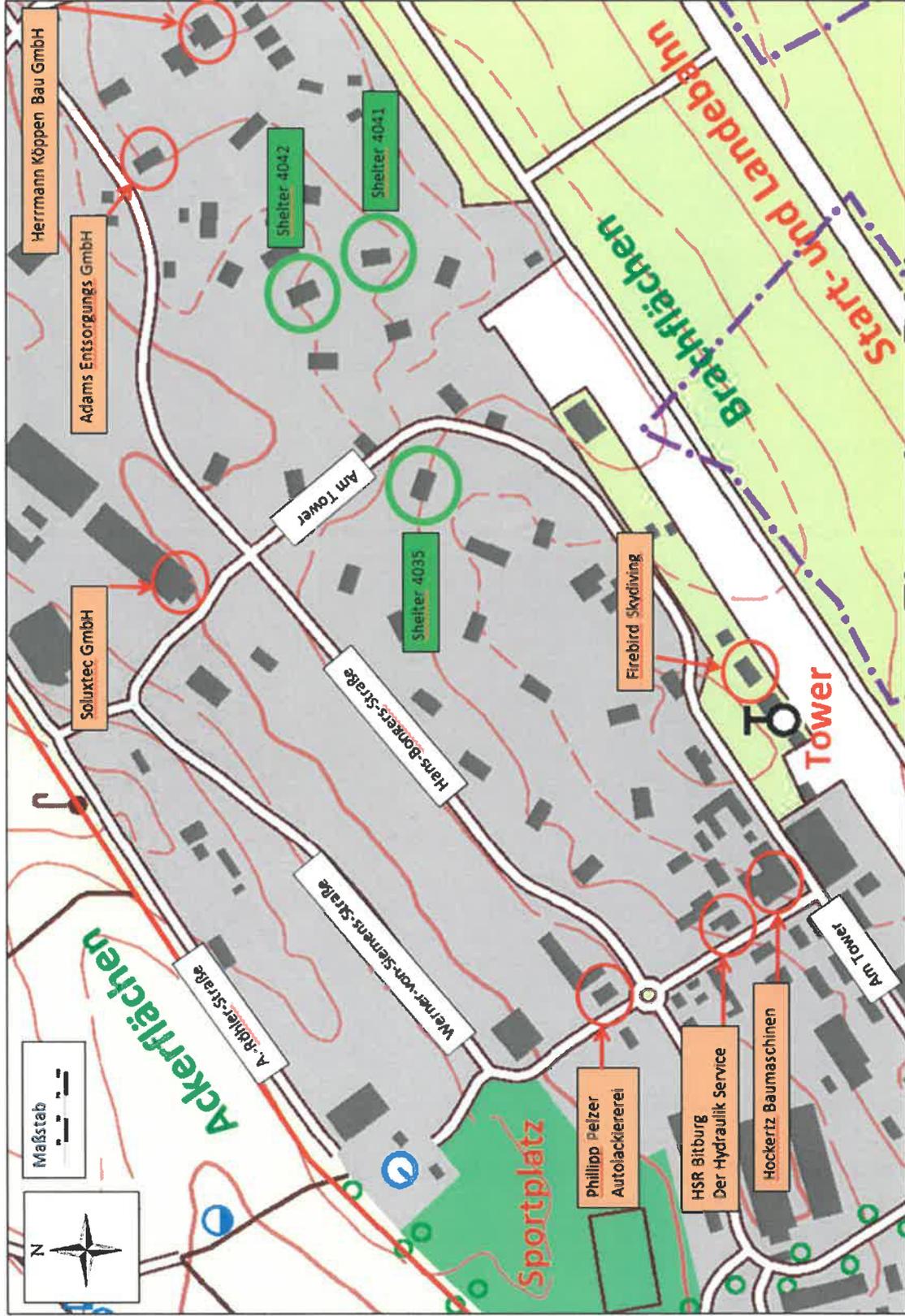
## 6. Planunterlagen

### 6.1. Übersichtslageplan



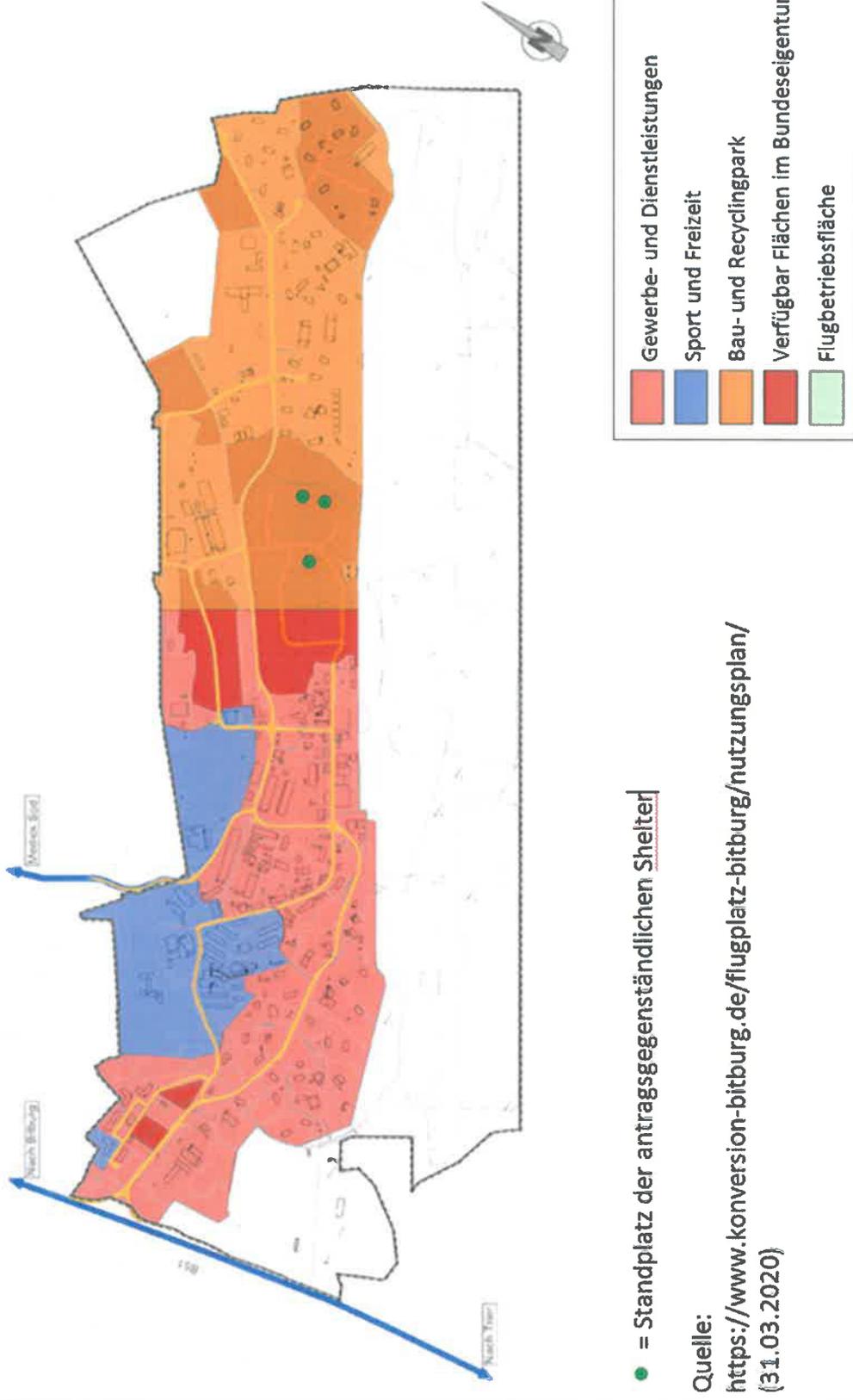
 Ungefähre Lage der antragsgegenständlichen Fläche

6.2. Detaillageplan



### 6.3. Flächennutzungsplan

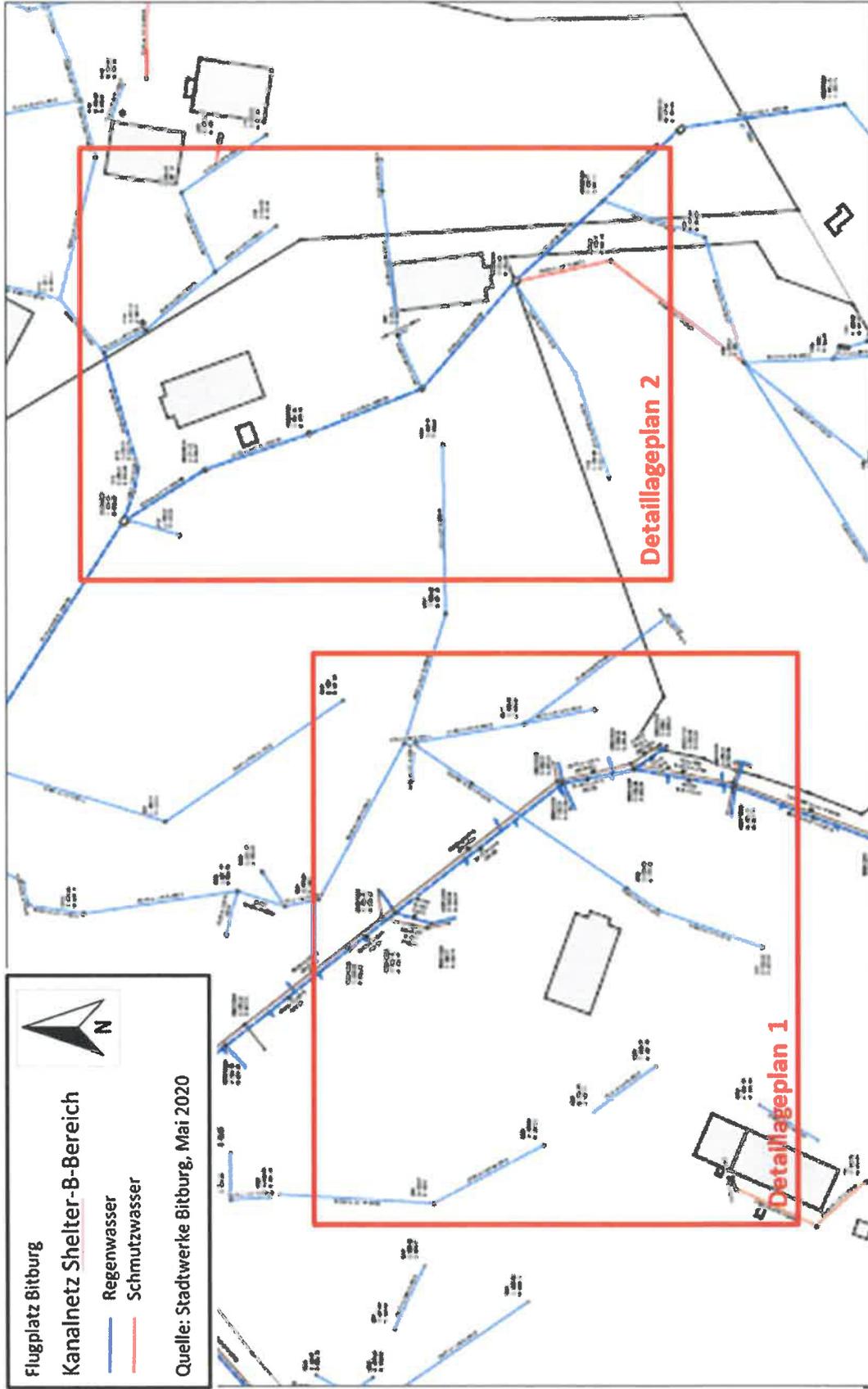
## Nutzungsplan für das Gewerbe-, Dienstleistungs- und Freizeitzentrum Flugplatz Bitburg



[8]



## 6.5. Kanalnetz

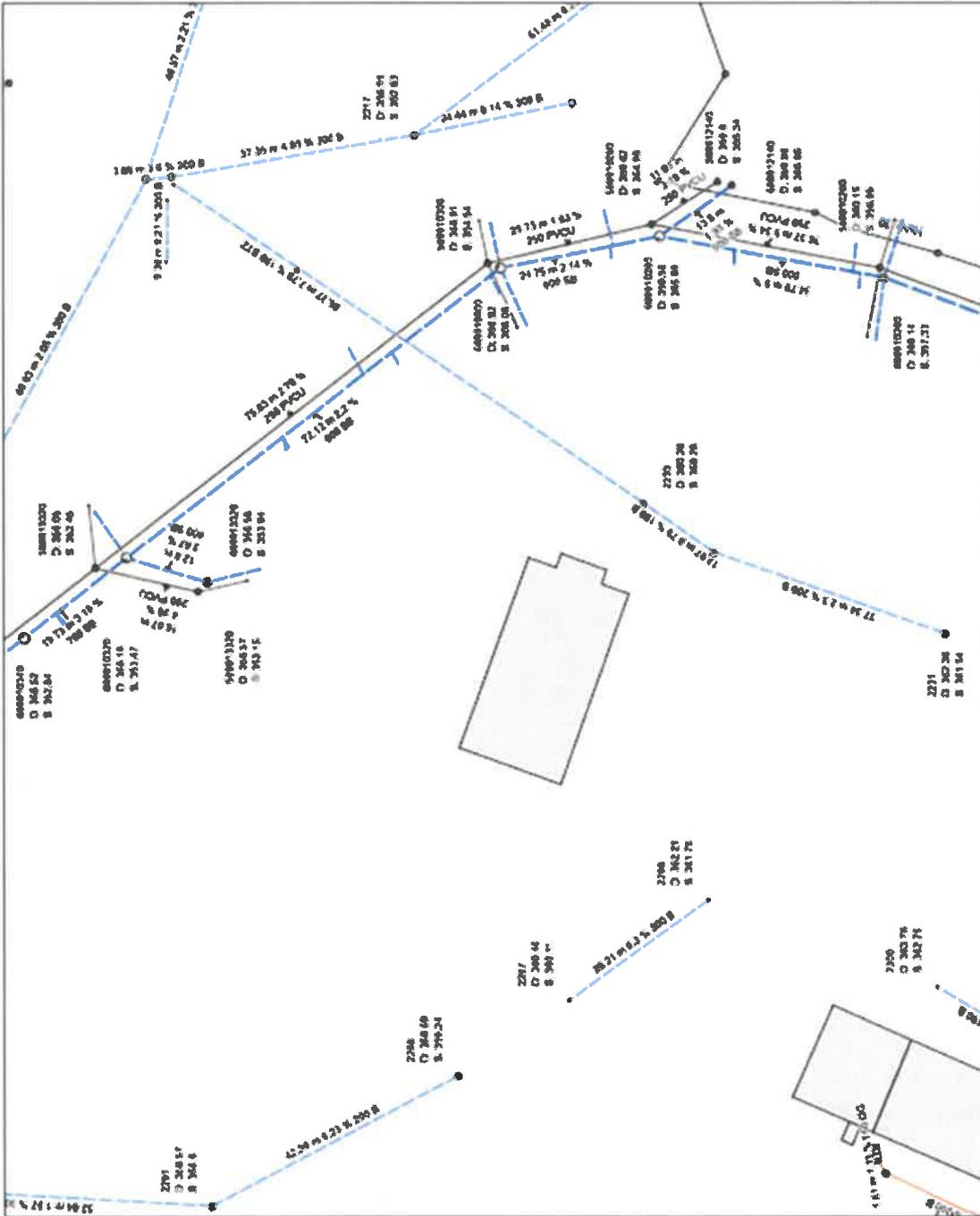


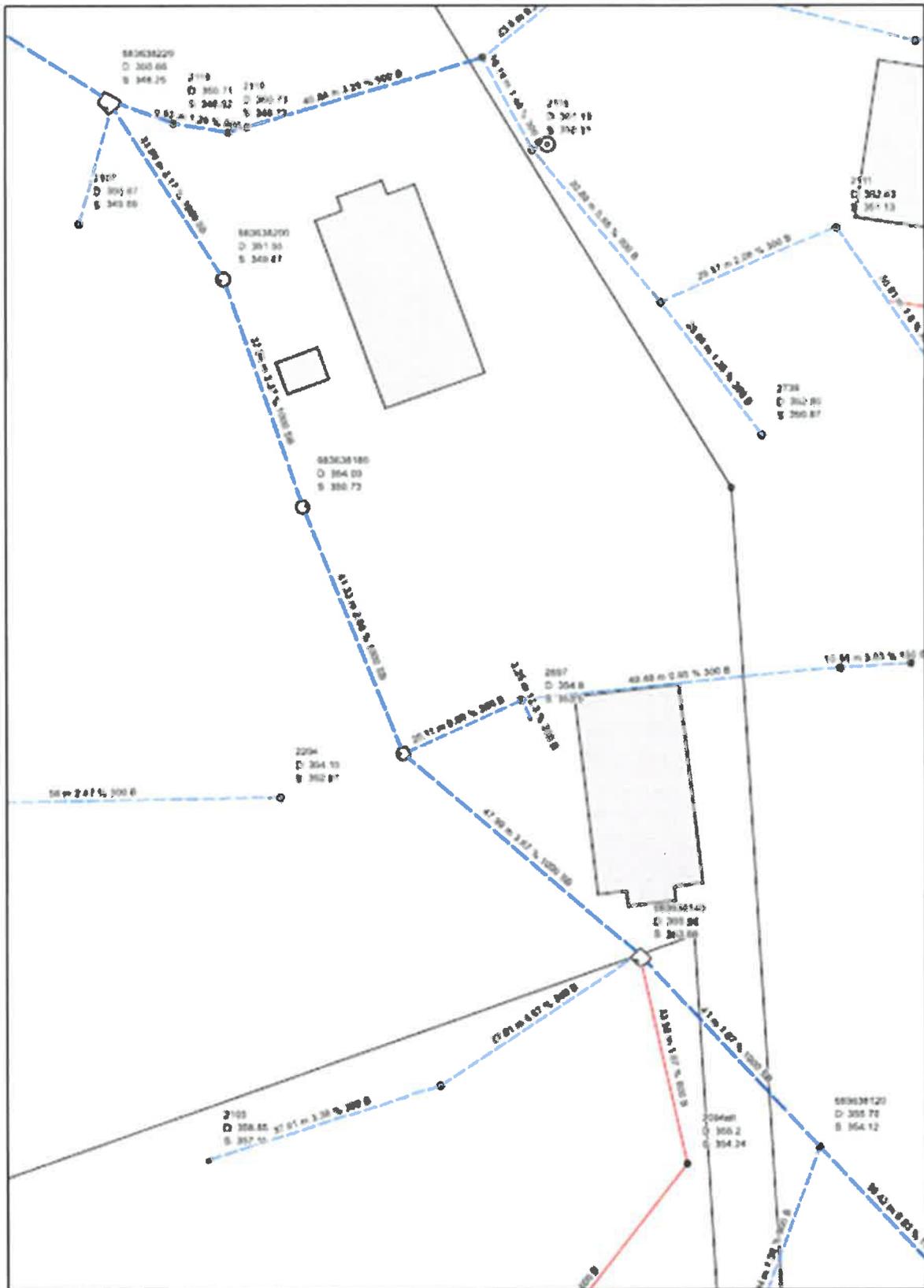
[10]

Flugplatz Bitburg  
 Kanalnetz Shelter-B-Bereich  
 Detaillageplan 1

Regenwasser  
 Schmutzwasser

Quelle: Stadtwerke Bitburg, Mai 2020



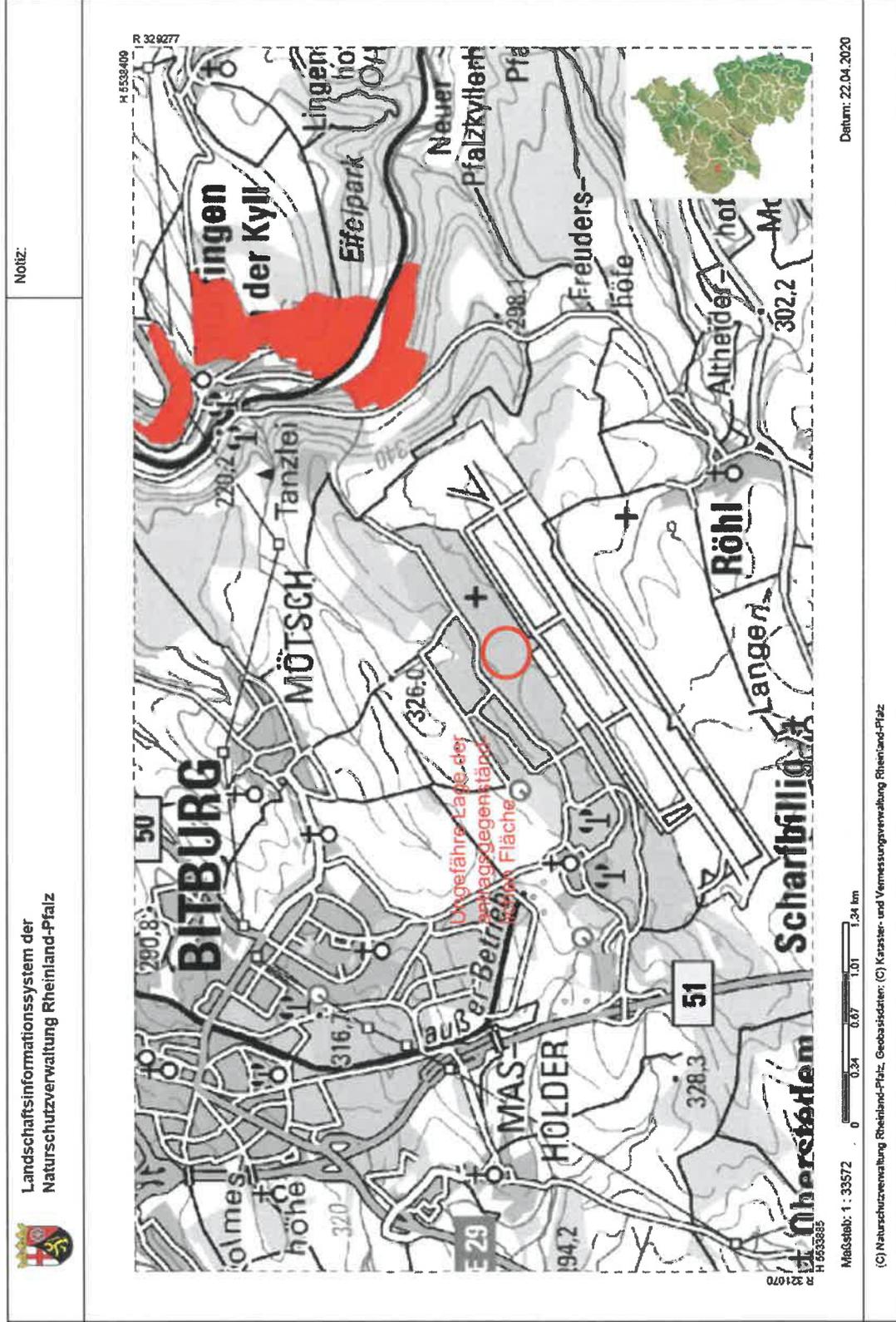


Flugplatz Bitburg  
 Kanalnetz Shelter-B-Bereich  
 Detaillageplan 2

— Regenwasser  
 — Schmutzwasser

Quelle: Stadtwerke Bitburg, Mai 2020

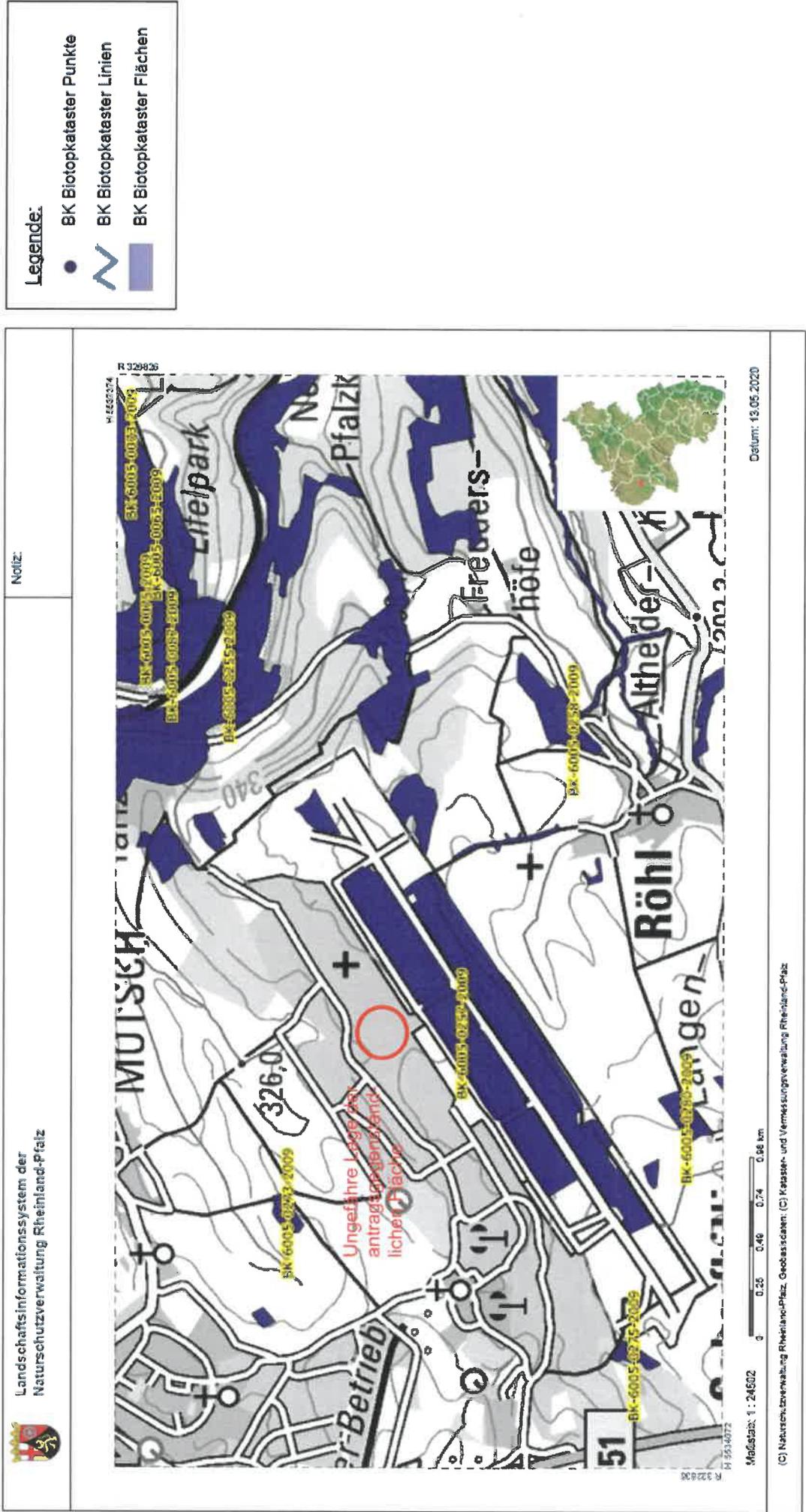
## 6.6. Naturschutzgebiete



**Legende:**

-  Landesgrenze
-  ND (Naturdenkmale)
-  LB (gesch. Landschaftsbestandteil)
-  NSG (Naturschutzgebiete)
-  LSG (Landschaftsschutzgebiete)

6.7. Biotope



**Legende:**

- BK Biotopkataster Punkte
- BK Biotopkataster Linien
- BK Biotopkataster Flächen

## 6.8. Wasserschutzgebiete

