

# Bezirksregierung Detmold

- 25.4-34-01-3/11 und 01/16 -



## Vorläufige Anordnung gem. § 17 Abs. 2 FStrG

**zur Umsiedlung von Reptilien im Rahmen  
vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (sog. „CEF-Maßnahmen“)**

**in den Planfeststellungsverfahren für**

- a) den geplanten Neubau der Bundesstraße B 64/B 83 zwischen Brakel-Hembsen und Höxter im 1. Abschnitt zwischen Höxter-Godelheim und Höxter (B 64n/B 83n 1. Abschnitt) und
- b) den geplanten Neubau der Bundesstraße B 64 zwischen Brakel-Hembsen und Höxter im Teilabschnitt 1b zwischen Höxter-Ottbergen und Höxter-Godelheim sowie den der Bundesstraße B 83 zwischen Beverungen-Wehrden und Höxter-Godelheim (B 64n Teilabschnitt 1b/B 83n)

Detmold, den 16.04.2020

## **A. Vorläufige Anordnung**

### **I. Festsetzung der vorbereitenden Maßnahmen**

In den beiden auf Antrag des Trägers des Vorhabens, des Landesbetriebs Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, Außenstelle Paderborn, Am Rippinger Weg 2, 33098 Paderborn, anhängigen Verfahren zur Planfeststellung

- a) des geplanten Neubaus der Bundesstraße B 64/B 83 zwischen Brakel-Hembsen und Höxter im 1. Abschnitt zwischen Höxter-Godelheim und Höxter (B 64n/B 83n 1. Abschnitt) und
- b) des geplanten Neubaus der Bundesstraße B 64 zwischen Brakel-Hembsen und Höxter im Teilabschnitt 1b zwischen Höxter-Ottbergen und Höxter-Godelheim sowie den der Bundesstraße B 83 zwischen Beverungen-Wehrden und Höxter-Godelheim (B 64n Teilabschnitt 1b/B 83n)

werden hiermit auf Antrag vom 23.03.2018, Az. 2080/20100.010/2.40.01.07/08-0156-B64/83, in seiner Fassung vom 14.02.2020 gem. § 17 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) folgende vorbereitende Maßnahmen vorläufig festgesetzt:

1. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan – LBP – für die B 64n/B 83n im Teilabschnitt 1, diesem in der Fassung des „Deckblatts A“ vom 19.12.2017, als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme im Sinne von § 44 Abs. 5 S. 3 Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG – geplante Umsiedlung der Schlingnattern und Zauneidechsen (Schutzmaßnahme S 9.1<sub>CEF</sub>) und
2. Die im Zusammenhang damit stehende Schutzmaßnahme S 7.1<sub>CEF</sub> des unter 1. genannten LBP.

### **II. Nebenbestimmungen**

1. Zur Aufnahme der nach dieser vorläufigen Anordnung umzusiedelnden Schlingnattern und Zauneidechsen sind antragsgemäß die Flächen vorzusehen, die im Rahmen der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen
  - A 9.8<sub>CEF</sub> (Teilfläche a), A 9.11<sub>CEF</sub> und A 9.12<sub>CEF</sub> des LBP für die B 64n/B 83n im Teilabschnitt 1, dieser in der Fassung des „Deckblatts A“ vom 19.12.2017 und
  - A 7.2.2<sub>CEF</sub> des LBP für die B 64n/B 83n im Teilabschnitt 1b, dieser in der Fassung des „Deckblatts B“ vom 24.06.2019

für diesen Zweck bereits entsprechend hergerichtet worden sind, d. h. auf denen unter Berücksichtigung ihrer Lebensraumansprüche entsprechendes Lebensraumpotential geschaffen wurde.

Die ebenfalls bereits hergerichteten Flächen der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A 9.8<sub>CEF</sub> (Teilfläche b), A 9.9<sub>CEF</sub>, A 9.10<sub>CEF</sub> teilweise und A 9.16<sub>CEF</sub> (Teilfläche a) des LBP für

den B 64n/B 83n-Abschnitt 1 werden als Reserveflächen in die vorläufige Anordnung einbezogen.

2. Der Reptilienschutzzaun darf die Wanderungen der Kammmolche zu ihren Winterquartieren nicht behindern. Dieser Zaun, der für die Abfang- und Sammelperiode vorgesehen ist und der ein Rück- oder Neueinwandern von Schlingnattern und Zauneidechsen in den Bereich des Bahndamms im Sommerhalbjahr verhindern soll, ist rechtzeitig im Herbst abzubauen, so dass den besonders geschützten Kammmolchen das Aufsuchen ihrer Winterquartiere am Bahndamm oder östlich davon vollumfänglich möglich bleibt.
3. Die Vergrämungs- und Umsiedlungsmaßnahmen sind von fachlich qualifizierten Personen, die den Naturschutzbehörden (untere Naturschutzbehörde des Kreises Höxter und höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold) vorab unter Darlegung ihrer Qualifikation zu benennen sind, durchzuführen bzw. durchführen zu lassen. Sie sind nach einschlägigen wissenschaftlichen Standards zu dokumentieren. Die Dokumentation ist in die lt. Antrag (vgl. Zeittableau) jeweils vorgesehenen „Berichte für Behörden“ zu integrieren und der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Höxter sowie der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold mit diesen zur Kenntnis zu geben.
4. Soweit im Zuge der Umsiedlungen am Bahndamm weitere Reptilienarten (Blindschleichen, Ringelnattern, Waldeidechsen etc.) vorgefunden werden, sind diese antragsgemäß in die Umsiedlung einzubeziehen.
5. Die Umsiedlung der Reptilien ist in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden – untere Naturschutzbehörde des Kreises Höxter und höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold – durchzuführen. Um ihnen die Gelegenheit zur fachlichen Begleitung zu geben, sind sie insbesondere auch jeweils rechtzeitig darüber zu informieren, wann konkret welche Maßnahmenschritte erfolgen sollen.
6. Das im Antrag beschriebene Risikomanagement und Monitoring ist als Antragsbestandteil verbindlich umzusetzen. Über die Ergebnisse sind die untere Naturschutzbehörde des Kreises Höxter und die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold regelmäßig, mindestens einmal jährlich zu unterrichten.
7. Der dem Antrag beigefügte Zeitplan ist einzuhalten.

### **III. Hinweise**

1. Sofern und sobald die B 64n/B 83n Neubauabschnitte 1 und 1b planfestgestellt werden und der entsprechende Planfeststellungsbeschluss zugestellt wird (sollte eine getrennte Planfeststellung erfolgen, nach Zustellung beider Beschlüsse), wird diese Genehmigung aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses gegenstandslos (§ 17 Abs. 2 S. 4 FStrG).
2. Sollten die aufgrund dieser vorläufigen Anordnung erfolgenden Umsiedlungen der Schlingnattern und Zauneidechsen (= die Schutzmaßnahme S 9.1<sub>CEF</sub> des LBP für die B

64n/B 83n im Teilabschnitt 1) nicht Gegenstand einer entsprechenden Planfeststellung der B 64n/B 83n werden, ist auf Anordnung der Planfeststellungsbehörde der vorherige Zustand wiederherzustellen (vgl. § 17 Abs. 2 S. 6 FStrG).

#### **IV. Vorsorgliche Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG**

Sofern das der Umsiedlung immanente Fangen und Nachstellen für sich betrachtet den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG unterliegen sollte, wird hiermit für die Umsiedlungsmaßnahme vorsorglich gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG eine Ausnahme von diesem Verbot zugelassen.

### **B. Begründung**

#### **I.**

Aufgeteilt in insgesamt drei Bauabschnitte ist zwischen Brakel-Hembsen und Höxter der Neubau der B 64 (von der Einmündung der B 83 bis Höxter zugleich auch B 83) bzw. zwischen Beverungen-Wehrden und der B 64n bei Höxter-Godelheim der Neubau der B 83 geplant.

Das Planfeststellungsverfahren für den geplanten Neubau der Bundesstraße B 64/B 83 in dem Teilabschnitt von Godelheim bis Höxter, der den Einmündungsbereich der neuen B 83 auf die alte und die neue B 64 südlich von Godelheim einschließt (B 64n/B 83 n, Teilabschnitt 1), wurde aufgrund des Planfeststellungsantrags des Landesbetriebs Straßenbau NRW vom 18.08.2011 mit der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen in Höxter und Beverungen eingeleitet. Im Jahr 2016 wurde aufgrund eines weiteren Planfeststellungsantrags mit der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen in Höxter und Beverungen das Planfeststellungsverfahren für den Teilabschnitt 1b des geplanten Neubaus eröffnet. Er umfasst neben der neuen B 64 zwischen Ottbergen und Godelheim auch die neue B 83 zwischen Beverungen-Wehrden und ihrem Anschluss an die neue B 64 bei Godelheim.

Der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den dritten und letzten Abschnitt 1a (Hembsen-Ottbergen) steht noch aus.

In beide laufenden Planfeststellungsverfahren sind u. a. aufgrund der erhobenen Einwendungen bzw. der Stellungnahmen der Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange kleinere Planänderungen und teilweise Überarbeitungen der zu den jeweiligen Planunterlagen gehörenden Gutachten eingebracht worden (jeweils mit den „Deckblättern“ A, B und C).

Mit dem „Deckblatt A“ wurde im Juni 2018 im Verfahren für den B 64n/B 83n-Teilabschnitt 1 insbesondere die Gradienten im Bereich von Godelheim um rd. 2 m tiefergelegt, die lärmtechnische Unterlage angepasst, der LBP überarbeitet und ein wasserrechtlicher Fachbeitrag nachgereicht, in dem mit Blick auf die Europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) die Auswirkungen des Vorhabens auf die jeweils betroffenen Wasserkörper betrachtet werden. Gleichzeitig – d. h. ebenfalls im Juni 2018 und als „Deckblatt A“ – wurden die Planunterlagen

für den B 64n/B 83n-Teilabschnitt 1b um diesen wasserrechtlichen Fachbeitrag sowie um die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung für das FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“ vom Dezember 2017 ergänzt.

In beiden Planfeststellungsverfahren wurden die Unterlagen der „Deckblätter A“ öffentlich ausgelegt. Wie auch bei den „Deckblättern B und C“ blieb die Trassenführung der B 64n/B 83n in beiden Teilabschnitten unverändert.

Das sich auf kleinere Planänderungen (u. a. Anpassung der Maibachführung und Verlagerung des Ersatzretentionsraums an der Nethe) beschränkende „Deckblatt B“ im Verfahren für den B 64n/B 83n-Teilabschnitt 1 wurde im März 2019 eingereicht. Im Juni 2019 folgte das „Deckblatt B“ im Verfahren für den B 64n/B 83n- Teilabschnitt 1b, mit dem u. a. auch für diesen Teilabschnitt der LBP überarbeitet wurde. In beiden Verfahren wurden die von den „Deckblättern B“ betroffenen Privatpersonen, Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange jeweils im einfachen „Deckblattverfahren“ gem. § 73 Abs. 8 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (VwVfG NRW) individuell beteiligt.

Die Vorlage des jeweils dritten Deckblatts („Deckblatt C“) erfolgte im Oktober 2019. Es enthält keine Planänderungen im eigentlichen Sinne, sondern ausschließlich Aktualisierungen von als Bestandteil der Planunterlagen schon vorliegenden Gutachten, konkret der Verkehrsuntersuchung und der auf den darin ermittelten Verkehrsaufkommen beruhenden lärmtechnischen Unterlagen sowie der Luftschadstoffuntersuchung. Ebenfalls im Oktober 2019 wurden die Gegenäußerungen zu den im Verfahren erhobenen Einwendungen sowie zu den Stellungnahmen der Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange inklusive eines mit Blick auf die Einwendungen und Stellungnahmen erstellten ergänzenden Variantenvergleichs vorgelegt.

Am 21. und 22. November 2019 hat daraufhin in Höxter-Godelheim in beiden Verfahren ein gemeinsamer Erörterungstermin stattgefunden. Bezogen auf die verkehrlichen, lärmtechnischen und luftschadstoffbezogenen Belange hat sich der Termin bereits auf die neuen Erkenntnisse der aktualisierten Gutachten des „Deckblatts C“ bezogen, auf die auch die Gegenäußerungen bereits abgestellt hatten (vgl. am 20.01.2020 versandte Ergebnisniederschrift zum Erörterungstermin vom 15.01.2020).

Eine Beteiligung der Betroffenen, für die die lärmtechnischen Berechnungen des „Deckblatts C“ höhere Beurteilungswerte ausweisen als die bisherigen, steht noch aus. Sollte die Auswertung der Ergebnisse des Erörterungstermins noch Planänderungen ergeben – derzeit erfolgt u. a. die Prüfung einer kleinräumigen Trassenverschwenkung in Höhe der Ortslage von Godelheim –, wären auch dazu die Betroffenen zu beteiligen. Auch drei Einzelerörterungstermine mit grundstücksbetroffenen Einwendern stehen noch aus. Ansonsten ist das Anhörungsverfahren mit der Durchführung des Erörterungstermins für die beiden Planungsteilabschnitte 1 und 1b der B 64n/B 83n abgeschlossen.

Mit der den beiden Planfeststellungsanträgen zu Grunde liegenden Trassenwahl (= der Abwägungsentscheidung zu Gunsten der sog. „optimierten Bahntrasse“, d. h. der u. a. zur Verstärkung der Bündelungseffekte sowie zur Minimierung der Eingriffe in das FFH-Gebiet „Grund-

lose-Taubenborn“ noch näher an die Bahn herangerückten Variante 2 der Umweltverträglichkeitsprüfung) gehen die im jeweiligen LBP beschriebenen Beeinträchtigungen der Reptilienarten Schlingnatter und Zauneidechse sowie ihrer Lebensräume einher. Die geplante Trasse verläuft in enger Anlehnung an die Bahnstrecke Langeland-Holzminden der Deutschen Bahn bahnparallel auf deren Westseite. Sowohl den Schlingnattern als auch den Zauneidechsen gehen dort Lebensräume durch Überbauung oder Entwertung verloren. Dies gilt insbesondere für den B 64n/B 83n-Teilabschnitt 1. Hier sind zwischen dem Beginn des Neubauabschnitts am künftigen Knotenpunkt B 64n/B 83n im Süden von Godelheim und der künftigen Anschlussstelle „Bruchweg“ zunächst punktuell kleinere als Lebensraum dienende Bahndammflächen betroffen. Zwischen der Anschlussstelle „Bruchweg“ und dem Bahnübergang vor Höxter wird der entsprechenden Lebensraum beinhaltende Bahndamm dann weitgehend entwertet bzw. für den geplanten Straßenneubau in Anspruch genommen. Dazu gehört auch, dass der Verlauf der B 64n/B 83n als Barriere die Austauschbeziehungen zwischen verschiedenen Teillebensräumen beider Reptilienarten bzw. die Funktion des Bahndamms als Verbindungskorridor zwischen den Lebensräumen am Bahndamm und solchen weiter westlich wie insbesondere denen am Ziegenberg behindert.

Im LBP für den Neubauabschnitt 1 werden diese Beeinträchtigungen durch die Konflikte 7 und insbesondere 9 erfasst.

Aber auch der Neubauabschnitt 1b der B 64n/B 83n führt zu Beeinträchtigungen der Schlingnattern und der Zauneidechsen. Kleinere am Bahndamm gelegene Lebensraumflächen (nordwestliche und damit gleiche Seite der Bahnstrecke Langeland-Holzminden) gehen beiden Arten auch hier verloren und auch hier werden durch die Beeinträchtigung des Bahndamms als Verbindungskorridor sowie durch die Barrierewirkung der B 64n/B 83n, die am Bahndamm gelegene Lebensräume von abseits von ihm wie insbesondere weiter westlich entlang des Herbremer Holzes gelegenen trennt, Funktionsbeziehungen zwischen verschiedenen Lebensräumen beeinträchtigt.

Diese Beeinträchtigungen werden im LBP für den B 64n/B 83n-Teilabschnitt 1b (Fassung des „Deckblatts B“ vom 24.06.2019) durch den Konfliktpunkt 7 beschrieben.

Die Gesamtvorkommen beider Arten bewertet der Gutachter als lokale Population.

Bei beiden Arten handelt es sich um streng geschützte Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie. Beide Arten werden auf der Roten Liste NRW auch als stark gefährdet geführt (Kategorie 2) und vom Landesamt für Natur-, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) als planungsrelevant eingestuft. Während der Erhaltungszustand der Zauneidechse vom LANUV als „gut“ bewertet wird, gilt der der Schlingnatter allerdings als „unzureichend“.

Als solche Arten unterliegen sowohl die Schlingnattern als auch die Zauneidechsen den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 BNatSchG (Tötungs- und Verletzungsverbot, Störungsverbot, Verbot der Entnahme oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten), die ohne geeignete Schutzvorkehrungen in Form vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen erfüllt würden. So gingen Fortpflanzungs- und Ruhestätten beider Arten verloren oder würden

beschädigt. Zudem könnten sich Störungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen auswirken und dadurch, dass einzelne Individuen auf die spätere und unter Verkehr stehende Trasse geraten, könnte auch jeweils das Tötungsverbot zum Tragen kommen.

Ohne Ausnahmeentscheidung gem. § 44 Abs. 7 BNatSchG, die auch nur unter bestimmten Voraussetzungen sowie als Ultima Ratio in Frage kommen könnte, kann der Neubau der B 64n/B 83n-Teilabschnitte 1 und 1b deshalb im Rahmen der Planfeststellung nur zugelassen werden, wenn die benannten Beeinträchtigungen der Reptilienarten Schlingnatter und Zauneidechse einschließlich der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände mit Hilfe von CEF-Maßnahmen vermieden werden können.

Zu diesem Zweck, d. h. zur Kompensation der Eingriffe in die entsprechenden Lebensräume (§ 15 BNatSchG) sowie zur Vermeidung des Eintritts artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände (§ 44 Abs. 1 BNatSchG), sehen die beiden im Zuge der o. a. Planfeststellungsverfahren erstellten landschaftspflegerischen Begleitpläne westlich der Bahnstrecke und der B 64n/B 83n entlang eines neuen Wanderkorridors neue auf die Anforderungen der Schlingnatter und die der Zauneidechse ausgerichtete Lebensraumflächen vor. Sie und der Wanderkorridor sind Bestandteil der Ausgleichsmaßnahmen

- A 9.1, A 9.2, A 9.3, A 9.4, A 9.5, A 9.6, A 9.7, A 9.8, A 9.9, A 9.10, A 9.11, A 9.12, A 9.13, A 9.14, A 9.15, A 9.16, A 9.17, A 9.18 und A 9.19 des LBP für den B 64n/B 83n-Teilabschnitt 1 sowie
- A 7.2.1, A 7.2.2 und A 7.2.3 des LBP für den B 64n/B 83n-Teilabschnitt 1b.

Alle diese Ausgleichsmaßnahmen sind als – zeitlich – vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG (d. h. als sog. „CEF-Maßnahmen“) konzipiert, um sicherzustellen, dass das Eintreten der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände der Nrn. 1 bis 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG mit der gebotenen Sicherheit vermieden wird.

Von den vorgenannten Ausgleichsmaßnahmen sind die mit den Nrn. A 9.2<sub>CEF</sub>, A 9.3<sub>CEF</sub>, A 9.4<sub>CEF</sub>, A 9.5<sub>CEF</sub>, A 9.6<sub>CEF</sub>, A 9.7<sub>CEF</sub>, A 9.8<sub>CEF</sub> (Teilflächen a und b), A 9.9<sub>CEF</sub>, A 9.10<sub>CEF</sub>, A 9.11<sub>CEF</sub>, A 9.12<sub>CEF</sub>, A 9.13<sub>CEF</sub>, A 9.14<sub>CEF</sub>, A 9.15<sub>CEF</sub>, A 9.16<sub>CEF</sub> (Teilflächen a und b) und A 9.17<sub>CEF</sub> des LBP für den B 64n/B 83n-Teilabschnitt 1 bereits hergerichtet. Gleiches gilt für die Ausgleichsmaßnahme A 7.2.2<sub>CEF</sub> des für den B 64n/B 83n-Teilabschnitt 1b erstellten LBP.

Sinn der entsprechenden CEF-Maßnahmen ist es vor diesem Hintergrund zunächst, den Schlingnattern und Zauneidechsen ohne zeitliche Lücke in ökologisch funktionaler Kontinuität ausreichend große und geeignete – d. h. ihren Lebensraumansprüchen genügende – Habitate zur Verfügung zu stellen und diese zu sichern. In dem Maße, in dem Lebensräume entfallen oder entwertet werden, müssen sie rechtzeitig vor dem geplanten Straßenneubau nicht nur an geeigneter Stelle quantitativ und qualitativ im Umfeld neu hergerichtet sein, sondern mit Blick auf die artspezifischen Bedürfnisse auch die erforderlichen Funktionsbeziehungen aufweisen und damit Austauschbeziehungen ermöglichen.

Diesen Zweck sollen die vorstehend benannten und auf die Lebensraumsprüche der beiden Reptilienarten abgestellten und sich an einem neuen Wanderkorridor aufreihenden Ausgleichsmaßnahmen erfüllen. Die neuen Lebensräume allein reichen jedoch nicht aus, den Eintritt der Verbotstatbestände der Nrn. 1 bis 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu vermeiden. Vielmehr muss darüber hinaus auch gewährleistet werden, dass die beiden betroffenen Reptilienarten rechtzeitig ihre neuen Lebensräume aufsuchen, so dass die mit dem geplanten Straßenneubau wegfallenden oder entwerteten Lebensräume bei der Aufnahme der Bauarbeiten nicht mehr besetzt sind.

Soweit möglich, sollen die vor allem als adulte Tiere sehr ortstreuen Schlingnattern und Zauneidechsen daher mit Hilfe von Vergrämuungsmaßnahmen dazu bewogen werden, ihre neuen Lebensräume selbst aufzusuchen. Die künftig wegfallenden Lebensräume sollen dazu Zug um Zug entwertet werden, so dass die Reptilien – und insbesondere juvenile Exemplare – jeweils in die Nachbarschaft ausweichen und in die neuen Lebensräume abwandern. Bezogen auf die Schlingnatter- und Zauneidechsenvorkommen am Bahndamm zwischen Godelheim und Höxter und hier insbesondere denen zwischen dem Bruchweg in Godelheim und Höxter ist diese Vergrämung angesichts der Ortstreue der Arten und der Entfernung zu den neuen Lebensräumen jedoch nur bedingt erfolgversprechend. Insbesondere bei adulten Tieren ist nach gutachtlichen Feststellungen davon auszugehen, dass sie zu größeren Teilen am Bahndamm verbleiben. Diese Tiere sollen deshalb im Rahmen der im LBP sowie im Schlingnatter-Gutachten (Unterlage 12.8 des „Deckblatts A“) und in dem Antrag vom 23.03.2018/14.02.2020, Az. 2080/20100.010/ 2.40.01.07/08-0156-B64/83, bzw. der zugehörigen Unterlage des Büros Bioplan vom Januar 2018 im Detail beschriebenen Schutzmaßnahme S 9.1<sub>CEF</sub> umgesiedelt werden, indem sie durch gezieltes Absuchen abgefangen und in ihre neuen Lebensräume verbracht werden.

Unter anderem um zu verhindern, dass ggf. einzelne Exemplare der Schlingnattern oder der Zauneidechsen in die insoweit geräumten Lebensräume wieder einwandern, so dass trotz ihrer Umsiedlung mit einem späteren Bau der B 64n/B 83n artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen der Schlingnattern und Zauneidechsen einhergehen würden, soll im gleichen Zusammenhang auch der Sperrzaun der Schutzmaßnahme S 7.1<sub>CEF</sub> des LPB für den B 64n/B 83n-Abschnitt 1 installiert werden.

Bereits mit Antrag vom 23.03.2018, Az. 2080/20100.010/2.40.01.07/08-0156-B64/83, hatte der Vorhabenträger bei der Planfeststellungsbehörde einen Antrag auf eine vorläufige Anordnung für die Umsiedlung der Schlingnattern und Zauneidechsen eingereicht. Eine detaillierte von dem Gutachterbüro Bioplan erstellte Beschreibung der Umsiedlungsmaßnahme sowie des zugehörigen Risikomanagements und Monitorings wurde beigelegt. Der Antrag wurde auf die Regelungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG gestützt. Er wurde nach Anhörung der unteren und der oberen Naturschutzverbände sowie der Umweltverbände jedoch vor dem Hintergrund nicht weiterverfolgt, dass § 44 Abs. 5 BNatSchG nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als Rechtsgrundlage nicht ausreichend erschien. Nachdem inzwischen mit § 17 Abs. 2 FStrG eine ausdrückliche Rechtsgrundlage für eine solche Anordnung und gerade auch für vorbereitende Maßnahmen geschaffen wurde, hat der Vorhabenträger den Antrag vom 23.03.2018 am 14.02.2020 umgestellt bzw. modifiziert und neu eingereicht.

Der Kreis Höxter mit der unteren Naturschutzbehörde, die Städte Höxter und Beverungen, die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold sowie die Naturschutzverbände haben den Antrag im Rahmen einer Beteiligung erhalten und die Gelegenheit bekommen, zu ihm Stellung zu nehmen.

Die beiden Naturschutzbehörden und die Naturschutzverbände haben von dieser Gelegenheit Gebrauch gemacht und jeweils eine Stellungnahme abgegeben.

Bedenken gegen die vorläufige Anordnung sind im Wesentlichen insoweit vorgetragen worden, als die Naturschutzverbände und teilweise auch die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold aus vorwiegend gebietsschutzrechtlichen Gründen die Planfeststellungsfähigkeit der B 64n/B 83n in der beantragten Vorzugstrasse bezweifeln. Die Naturschutzverbände haben auch darüber hinaus fachlich und rechtlich Bedenken gegen die beantragte Anordnung.

Rein naturschutzfachlich haben demgegenüber beide Naturschutzbehörden keine Bedenken gegen die Erteilung der vorzeitigen Anordnung geäußert. Die untere Naturschutzbehörde hat sie vor dem Hintergrund, dass die hergerichteten Ersatzlebensräume ansonsten nach und nach auf natürliche Art besetzt werden und ihre entsprechende Eignung als Ersatzhabitat für die vom Quartiersverlust durch die Baumaßnahmen betroffenen Artexemplare verlieren könnten, ausdrücklich befürwortet.

Wegen der weiteren Ausführungen wird auf die jeweilige Stellungnahme der Naturschutzbehörden und der Umweltverbände im Verwaltungsvorgang verwiesen.

## II.

Wenn – wie vorliegend – das Planfeststellungsverfahren eingeleitet ist, kann die zuständige Planfeststellungsbehörde gem. § 17 Abs. 2 FStrG nach Anhörung der betroffenen Gemeinde eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau festgesetzt werden, soweit es sich um reversible Maßnahmen handelt und wenn

- an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht,
- mit einer Entscheidung zugunsten des Trägers des Vorhabens gerechnet werden kann und
- die nach § 74 Abs. 2 VwVfG NRW zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden.

Die Entscheidung nach § 17 Abs. 2 FStrG verlangt folglich eine planerische – wenngleich teilweise prognostische – Abwägung (vgl. zu § 14 Abs. 2 WaStrG BVerwG, Beschluss vom 29.11.2010, 7 B 68/10, juris, Rn. 4 f.).

Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Dem Antrag vom 23.03.2018/14.02.2020, konnte daher unter Ausübung des der Planfeststellungsbehörde eingeräumten Ermessens entsprochen werden.

Die Zuständigkeit als Planfeststellungsbehörde resultiert aus § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 2 Abs. 3 der nordrhein-westfälischen Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht.

#### 1. Reversibilität und Anhörung der betroffenen Gemeinden

Zunächst kann die Umsiedlung der Schlingnattern und Zauneidechsen zu jeder Zeit rückabgewickelt werden. Die vorhandenen und heute von den beiden Arten besiedelten Lebensräume entlang des Bahndamms bleiben, sollte es nicht zu der beantragten Planfeststellung der Teilabschnitte 1 und 1b der B 64n/B 83n kommen, erhalten und können ihnen daher bei entsprechendem Bedarf wieder zur Verfügung gestellt werden. Reversibilität liegt damit, wie auch von der höheren Naturschutzbehörde bestätigt wurde, vor. Seitens der angehörten Städte Höxter und Beverungen – beide haben auf eine Stellungnahme verzichtet – wurden zudem keine Bedenken gegen die vorläufige Anordnung vorgetragen.

#### 2. Öffentliches Interesse an der vorläufigen Anordnung

Das öffentliche Interesse am vorzeitigen Beginn ist gegeben. Dies dokumentiert in Verbindung mit dem ihm zugrundeliegenden Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) bereits das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FStrAbG –), wonach für das dem Bauziel N 3 (3-streifiger Ausbau) zugeordnete Vorhaben ein vordringlicher Bedarf besteht. Auch wenn der vordringliche Bedarf im Sinne des BVWP's zunächst der Abgrenzung von den Maßnahmen dient, die er dem ihm nachrangigen weiteren Bedarf zuordnet, besteht damit nicht nur ein gesetzlich festgestelltes öffentliches Interesse an dem geplanten Straßenneubau als solchem, sondern grundsätzlich auch ein solches an einer möglichst zügigen Realisierung des Vorhabens. Kann diese durch eine vorläufige Anordnung zusätzlich beschleunigt werden, liegt auch dies grundsätzlich im öffentlichen Interesse im Sinne des § 17 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 FStrG. Speziell zu diesem Zweck ist die Möglichkeit des Erlasses einer vorläufigen Anordnung in das FStrG integriert worden; sie wurde mit dem am 07.12.2018 in Kraft getretenen Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 29.11.2018 als Abs. 2 Bestandteil des § 17 FStrG.

Ein öffentliches Interesse ergibt sich dabei vorliegend insbesondere aus dem Umstand, dass die Regelungen des BNatSchG zum besonderen Artenschutz (§§ 44 und 45) unabhängig von der erforderlichen und noch ausstehenden Planfeststellung Bautätigkeiten erst dann zulassen, wenn gewährleistet ist, dass mit ihnen keine Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände einhergeht. Dies lässt sich vorliegend nur mit Hilfe von Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG sicherstellen, die einem etwaigen Baubeginn mit ausreichendem zeitlichen Abstand vorauslaufen. Der zeitliche Vorlauf bemisst sich dabei nach den gutachtlichen Einschätzungen des LBP auf mindestens zwei Jahre (vgl. LBP für den B 64n/B 83n-Teilabschnitt 1, Maßnahmenblatt S 7.1<sub>CEF</sub>, und im Übrigen auch Zeittafel aus dem Antrag auf die vorläufige Festsetzung).

In dem noch ausstehenden Planfeststellungsbeschluss könnten Bauarbeiten zur Realisierung des Straßenneubaus daher frühestens zwei Jahre nach Realisierung der Schutzmaßnahme S

7.1<sub>CEF</sub> sowie erfolgreicher – d. h. im Rahmen des sie begleitenden Monitorings auch gutachtlich bestätigter – Umsiedlung der Schlingnattern und Zauneidechsen zugelassen werden.

Zur Realisierung des Vorhabens bedarf es daher nicht nur des auch zeitlich aufwändigen Planfeststellungsverfahrens, sondern darüber hinaus ohne vorläufige Festsetzung vor dem eigentlichen Baubeginn auch noch des zeitlichen Vorlaufs zu realisierender Ausgleichsmaßnahmen.

Die Verkürzung dieser Zeitspanne als Möglichkeit zur Beschleunigung der Verfahren zur Realisierung von Infrastrukturprojekten hatte der Gesetzgeber bei der eine vorläufige Anordnung ermöglichenden Einfügung des Abs. 2 in den § 17 FStrG besonders im Blick. Wie der Gesetzesbegründung zu entnehmen ist, gehören insbesondere die hier gegenständlichen naturschutzrechtlichen Maßnahmen des europäischen Artenschutzes wie u. a. vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Abs. 5 BNatSchG zu denen, die – wenn sie wieder rückgängig gemacht werden können und andere Interessen nicht entgegenstehen – als vorbereitende Maßnahmen vorläufig angeordnet werden können sollen (vgl. Ausführungen zu Art. 1 des Entwurfs des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 28.11.2018, Drucksache 19/4459 des Deutschen Bundestages).

Das daraus abzuleitende öffentliche Interesse an der beantragten und erteilten vorläufigen Anordnung wird hier noch dadurch erheblich verstärkt, dass die zur Schaffung neuer Habitats für Schlingnattern und Zauneidechsen vorgesehenen und für die Umsiedlung notwendigen Ausgleichsmaßnahmen nicht nur weitgehend schon fertig gestellt sind. Vielmehr hat das begleitende Monitoring ergeben, dass eine dieser eigens dafür hergerichteten Flächen – konkret die der Teilfläche b der Ausgleichsmaßnahme A 9.16<sub>CEF</sub> des LBP für den B 64n/B 83n-Teilabschnitt 1 – schon anderweitig durch Schlingnattern besiedelt wurde, sie also, weil das Lebensraumpotential insoweit bereits erschöpft ist, keine weiteren Individuen mehr aufnehmen kann und sie damit als Aufnahmefläche für umzusiedelnde Individuen entfällt. Damit wird zum einen zwar zumindest exemplarisch die Qualität und Eignung der neu hergerichteten Lebensräume belegt. Gleichzeitig entsteht aber die Gefahr, dass auch die anderen neuen Habitats durch vorzeitige Besiedelung nicht mehr ihrem Zweck zugeführt werden können. In diesem Fall wäre in erheblichem Maße vergeblich Aufwand (Arbeit, Zeit und vor allem auch Kosten u. a. für Grunderwerb, Planung, Gestaltung etc.) in die Herrichtung dieser Flächen investiert worden. Es liegt daher im öffentlichen Interesse, diese Flächen auch ihrem Zweck zuführen zu können und sie damit mit Hilfe der vorläufigen Anordnung als vorbereitende Maßnahmen für den Bau der B 64n/B 83n zu sichern, sofern die sonstigen Voraussetzungen dies zulassen. Insbesondere kann – siehe nachfolgend – in dem Maße von einer Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens ausgegangen werden, wie es für eine vorläufige Anordnung im Sinne von § 17 Abs. 2 FStrG erforderlich ist.

Das Abwarten des beantragten Planfeststellungsbeschlusses tritt hier insoweit hinter dem öffentlichen Interesse an der begleitenden vorläufigen Anordnung zurück.

### 3. Positive Prognose für eine Entscheidung zu Gunsten des Vorhabenträgers

Die Frage, ob und unter welchen Rahmenbedingungen das jeweilige Gesamtvorhaben genehmigungsfähig ist, so dass eine Planfeststellung erfolgen kann, lässt sich regelmäßig erst nach vollständiger Prüfung aller Planunterlagen und nach Abwägung aller betroffenen öffentlichen und privaten Belange unter Einbeziehung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens, d. h. der Einwendungen und der Stellungnahmen der Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange sowie der Ergebnisse des Erörterungstermins, beantworten. Da es andernfalls der Möglichkeit einer vorzeitigen Anordnung nicht bedürfte (es könnte ansonsten direkt die Planfeststellung erfolgen), kann es bezogen auf den Sinn und Zweck der vorläufigen Anordnung und auch vom Wortlaut der Regelung der Nr. 2 des Abs. 2 des § 17 FStrG her nur erforderlich sein, dass mit einer Entscheidung zugunsten des Vorhabenträgers zu rechnen ist. Dies ist der Fall, wenn nach vorläufiger Einschätzung mit einer gewissen – mindestens überwiegenden – Wahrscheinlichkeit von der Verwirklichung des Projektes, d. h. seiner Planfeststellungsfähigkeit, ausgegangen werden kann (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.03.2010, 7 VR 1/10, Rn. 16, zur vorläufigen Anordnung im Immissionsschutzrecht).

Dies ist vorliegend der Fall. Auf der Grundlage des bisherigen Verfahrens- und Erkenntnisstandes stehen einem möglichen Planfeststellungsbeschluss keine unüberwindbaren tatsächlichen oder rechtlichen Gründe entgegen, welchen zudem mit entsprechenden Nebenbestimmungen nicht begegnet werden könnte.

#### a) Verfahrensstand

Soweit für eine solche „Prognose“ zum Ausgang des Planfeststellungsverfahrens die Erkenntnisse des Anhörungsverfahrens erforderlich sind, liegen diese vor. Das Anhörungsverfahren für die B 64n/B 83n wurde 2011 (Teilabschnitt 1) bzw. 2016 (Teilabschnitt 1b) mit der Auslegung der Planunterlagen inklusive der ihrer Planung vorausgelaufenen Umweltverträglichkeitsprüfung eingeleitet. U. a. aufgrund der Erkenntnisse, die sich aus den Stellungnahmen der Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange sowie aus den privaten Einwendungen ergeben haben, wurden die Planunterlagen jeweils mit den Deckblättern „A“ und „B“ abgeändert bzw. die zugehörigen Gutachten überarbeitet. Auch dazu wurden die notwendigen Beteiligungsverfahren durchgeführt; die beiden „Deckblätter A“ wurden wiederum öffentlich ausgelegt und zu den beiden „Deckblättern B“ individuelle Beteiligungen im Rahmen eines Deckblattverfahrens gem. § 73 Abs. 8 VwVfG NRW durchgeführt. Im Anschluss daran hat im November 2019 auch der gemeinsame Erörterungstermin stattgefunden.

Sollte es zu einer kleinräumigen Trassenverschenkung in Höhe der Ortschaft Godelheim kommen, die im Erörterungstermin gefordert wurde und deren Prüfung der Vorhabenträger zugesagt hat, wären dazu zwar noch die betroffenen Privatpersonen sowie Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange zu beteiligen. Auch stehen Auslegungen des jeweiligen „Deckblatt C“ noch aus.

Die etwaige kleinräumige Umplanung zugunsten einer in Höhe der Ortschaft Godelheim ca. 150 m von ihr abgerückten und ansonsten unverändert bleibenden Trasse der Teilabschnitte 1 und 1b der B 64n/B 83n ließe die Betroffenheiten der Schlingnattern und Zauneidechsen jedoch weitgehend unverändert und die Notwendigkeit der Umsiedlung bliebe erhalten. Denn auch die dort verlagerte Trasse des Teilabschnitts 1 der B 64n/B 83n würde die Verbindungsfunktion des Bahndamms beeinträchtigen, mit Blick auf die weiter westlich liegenden Lebensräume wie hier vor allem die am Ziegenberg als Barriere wirken und zwischen dem Bruchweg und dem Bahnübergang vor Höxter den wesentlichen Teil der vorhandenen Lebensräume beider Arten beanspruchen, zu denen auch die gehören, die vorrangig die Notwendigkeit der Umsiedlung bedingen.

Die „Deckblätter C“ wiederum beinhalten keine Umplanungen, sondern ausschließlich Überarbeitungen schon vorliegender Gutachten (Verkehrsprognose und aufbauend auf das darin ermittelte Verkehrsaufkommen die lärmtechnischen Berechnungen sowie das Luftschadstoffgutachten), deren Ergebnisse – dies gilt insbesondere für das Verkehrsgutachten mit der neuen Verkehrsprognose und die Luftschadstoffuntersuchung – die der alten Gutachten im Wesentlichen bestätigt haben und die zudem in den Erörterungstermin schon eingeflossen sind, d. h. vorgestellt und erörtert wurden. Wesentliche neue Erkenntnisse, vor allem solche, die im Rahmen der Planfeststellung und der bezüglich der Trassenwahl in ihr zu treffenden Abwägungsentscheidung zwingend ein anderes Ergebnis bedingen, sind jedoch nicht zu erwarten.

Vom jeweiligen Verfahrensstand her sind damit beide anhängigen Planfeststellungsverfahren soweit gediehen, dass eine ausreichende Grundlage besteht, auf der die für eine vorläufige Anordnung notwendige Prognoseentscheidung zum Ausgang der Planfeststellungsverfahren getroffen werden kann. Dies gilt insbesondere unter Berücksichtigung des Nachtrags zum Variantenvergleich, der Gegenstand der Erörterung war. Er war mit Blick auf die Einwendungen sowie die Stellungnahmen der höheren Naturschutzbehörde und der Naturschutzverbände erstellt, den Gegenäußerungen beigefügt und zusammen mit ihnen den jeweiligen Einwendern sowie den Naturschutzverbänden vor dem Erörterungstermin zur Verfügung gestellt worden.

Als wesentliche Haupteinwendungen gegen die den beiden Planfeststellungsverfahren zugrundeliegende Planung verbleiben damit aus dem Anhörungsverfahren die, die sich mit der Begründung, die B 64n/B 83n sei nicht oder zumindest nicht mit der geplanten Dimensionierung der B 64n (durchgehend 3-streifig, Betriebsweise 2 + 1, und in Höhe von Godelheim sogar vierstreifig) und auch nicht in neuer Trasse erforderlich. Auf jeden Fall verlaufe die neue Trasse zu nah an der Ortschaft Godelheim vorbei und führe zwischen Godelheim und Höxter zu einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes DE-4222-302 „Grundlose-Taubenborn“, weswegen sie mit Blick auf die Regelungen zum europäischen Gebietsschutz (§ 34 Abs. 2 BNatSchG) in dieser Form unzulässig sei. Auch eine Zulassung der Planungsstrasse über eine Abweichungsprüfung im Sinne der Abs. 2 und 3 des § 34 BNatSchG käme nicht in Frage, zumal das Gebiet ausschließlich zur Erhaltung des Kammmolches ausgewiesen worden sei, weswegen diese Art vom Status her analog zu Lebensraumtypen betrachtet werden müsse.

Nach der erforderlichen, aber auch hinreichenden überschlägigen Prüfung geht die Planfeststellungsbehörde mit überwiegender Wahrscheinlichkeit davon aus, dass diese maßgeblich gegen die Planung erhobenen Einwendungen nicht durchgreifen und sie daher der beantragten Planfeststellung unter Berücksichtigung der ggf. erforderlichen Nebenbestimmungen nicht entgegenstehen werden.

#### b) Notwendigkeit der B 64n/B 83n (Planrechtfertigung) und Ausgestaltung

Wie schon ausgeführt, ist die B 64n/B 83n im FStrAbG und im BVWP bezüglich der B 64n zwischen Brakel-Hembsen und Höxter mit dem Bauziel N 3 (3-streifiger Ausbau) im vordringlichen Bedarf ausgewiesen. Damit ist nicht nur die Planrechtfertigung für den geplanten Straßenneubau als solchem gesetzlich und damit für die Planfeststellungsbehörde verbindlich festgestellt worden. Auch die 3-Streifigkeit des Neubaus (Betriebsweise 2 + 1) ist Bestandteil dieser gesetzlichen Feststellung. Zwar wird im FStrAbG und im BVWP zum Bauziel N 3 jeweils per Fußnote angemerkt, das Bauziel N 3 sei mit der Ergänzung, dass Streckenbereiche mit wechselseitiger Überholmöglichkeit hinzukämen, mit dem Bauziel N 2 (d. h. einem 2-streifigen Ausbau) identisch. Insoweit ist dem FStrAbG und dem BVWP zwar zu entnehmen, dass die beiden Fahrstreifen der B 64n (die B 83n zwischen Beverungen-Wehrden und der B 64n bei Godelheim ist ihrer N 2-Ausweisung entsprechend auch nur 2-streifig geplant) Streckenbereiche mit wechselseitiger Überholmöglichkeit bekommen sollen, nicht aber, dass zwingend durchgehend wechselseitige Überholmöglichkeiten vorzusehen sind. Allerdings ist der gesamte Streckenverlauf der B 64 zwischen Münster im Westen und dem Raum Hildesheim im Osten als Bundesstraße mit der Verbindungsfunktionsstufe 1 ausgewiesen (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 07/2018 vom 23.04.2018 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur). Nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) handelt es sich demnach um eine Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen und zwischen Oberzentren, mithin eine großräumige überregionale Verbindungs- bzw. Fernstraße. Einer Landstraße mit dieser Verbindungsfunktionsstufe weist die RIN (vgl. Verknüpfungsmatrix der Tabelle 5) die Landstraßenkategorie I (LS I) zu. Nach der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) resultiert daraus die Entwurfsklasse 1 (EKL 1), für die – ohne abschnittsbezogene Unterbrechung – der Regelquerschnitt RQ 15,5 mit durchgehender 3-Streifigkeit und der Betriebsweise 2 + 1 vorgesehen ist.

Unter Beachtung der Vorgaben und Feststellungen des FStrAbG und des BVWP sowie der einschlägigen technischen Regelwerke erstreckt sich die gesetzlich festgestellte Planrechtfertigung der B 64n zwischen Brakel-Hembsen und Höxter somit auf eine durchgehend 3-streifige Ausgestaltung mit dem entsprechenden Querschnitt. An der Realisierung der B 64n/B 83n mit diesem Querschnitt der B 64n besteht daher ein erhebliches – weil gesetzlich bestimmtes – öffentliches Interesse, so dass ihr in der Abwägung ein entsprechend hohes Gewicht zukommt.

Die für die Planfeststellung erforderliche Planrechtfertigung (Notwendigkeit des geplanten Neubaus der B 64n- und B 83n-Abschnitte 1 und 1b als solcher) liegt mithin mit überwiegender

Wahrscheinlichkeit vor und schließt die geplante Dimensionierung der Neubauabschnitte und hier vor allem die der B 64n mit ein.

### c) Abwägungsentscheidung zur Trassierung

Auch die der Planung zugrunde gelegte Vorzugstrasse der B 64n/B 83n hält einer abschließenden nachvollziehenden Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde voraussichtlich Stand.

Dem Planungsziel einer entsprechend bedeutsamen überregionalen Straße folgend ist dem Variantenvergleich der UVS von 1994 der Straßenquerschnitt RQ 14 der damaligen RAS-Q 82 (heute gem. RAL RQ 11 bzw. RQ 11,5+ und/oder RQ 15,5 entsprechend) mit einer Versiegelungsbreite von 11 m zu Grunde gelegt worden. Die aufgrund der Einwendungen und Stellungnahmen erstellte Variantennachbetrachtung geht vor dem Hintergrund der Regelungen des FStrAbG und des BVWP's in Verbindung mit der Einstufung der B 64n als Fernstraße der Verbindungsfunktion 1 und den technischen Regelwerken RIN und RAL zwar von dem danach vorgesehenen 3-streifigen Regelquerschnitt RQ 15,5 aus, verändert das Ergebnis der UVS von 1994 jedoch nicht.

In der 1994 im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung erstellten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sind unter Berücksichtigung der Ergebnisse der städtebaulichen und ökologischen Zustandsanalysen des betroffenen Raums insgesamt fünf Trassenvarianten – die Nethetrasse bzw. Variante 1, die Bahntrasse bzw. Variante 2, die modifizierte Bahntrasse bzw. Variante 3 sowie als Tunnellösungen die beiden Varianten 4 und 5 – entwickelt und mit einer Nullvariante (V 0) verglichen worden.

Da die Trassenwahl nicht abschnittsweise gesondert bzw. ohne Mitbetrachtung des erforderlichen Anschlusses an den jeweiligen Nachbarabschnitt erfolgen kann, hat die UVS den gesamten betroffenen Raum aller drei geplanten B 64n/B 83n-Abschnitte inklusive des von Hembsen bis zur Ostseite von Ottbergen reichenden Abschnitts 1a betrachtet. Auch die nachstehenden Ausführungen zur Variantenwahl schließen daher den Abschnitt 1a, für den noch kein Planfeststellungsverfahren anhängig ist, zum Teil mit ein.

Die bereits ausgebaute bzw. neu errichtete B 64 führt aus Richtung Paderborn kommend westlich bzw. nördlich um die zur Stadt Brakel gehörende Ortschaft Hembsen herum und endet nordöstlich von Hembsen sowie nördlich der Bahnlinie Langeland-Holzminden. Alle Trassenvarianten schließen dort an die bereits neu errichtete B 64 an.

Die Nethetrasse (Variante 1 – V 1 –) überquert unter Fortsetzung des großräumigen Bogens, in dem die B 64 um Hembsen herumführt, die Bahnlinie und die Bestandstrasse der B 64, führt in einem Bogen auf die – auszubauende – Bestandstrasse zurück, nutzt diese ein kurzes Stück und schwenkt dann westlich von Ottbergen nach Süden aus ihr heraus. Sie verläuft durch das Nethetal, führt die L 890 überquerend südlich um Ottbergen herum und östlich von Ottbergen erneut auf die Bestandstrasse. Diese wird in Höhe der Ortschaft Godelheim, die im Süden und Osten – wiederum durch das Nethetal führend – umgangen wird, nochmals verlassen und ansonsten bis Höxter ausgebaut. Die spitzwinklige Querung der Bahnlinie südlich von Höxter

erfordert ein anzurampendes Überführungsbauwerk, zum Anschluss örtlicher Gemeindestraßen in Höhe der Bahnquerung bedarf es hochliegender Kreuzungsbauwerke. Die von Beverungen-Wehrden kommende B 83 verbleibt im vorhandenen Zug, wird ausgebaut und östlich von Godelheim dort, wo sie die V 1 kreuzt, mit dieser verknüpft.

Die Bahntrasse (Variante 2) setzt den als Ortsumgehung von Hembsen schon vorhandenen Zug der B 64 nördlich der Bahnlinie Langeland-Holzminden fort und verbleibt unter Parallelführung zu ihr bis Höxter auf dieser Seite der Bahnlinie. Diese Variante quert Ottbergen unmittelbar nördlich der Gleise und des Bahnhofs Ottbergen, an Godelheim führt sie ortsnah auf der Westseite vorbei. Am Nordrand von Godelheim erhält sie über einen Ausbau des Bruchweges eine die Bahnlinie unterquerende Anbindung an die Bestandstrasse und an Godelheim. Querungen der Gleisanlagen sind ansonsten nicht erforderlich. Die B 83 verlässt ihre alte Trasse am nordöstlichen Rand von Beverungen-Wehrden und wird zwischen Wehrden und der B 64-Trasse der V 2 neu errichtet. Nach Nordwesten statt bislang nach Nordnordwesten verlaufend quert sie die Bahnlinie Ottbergen-Norheim, führt über die Nethe hinweg, wird südlich von Godelheim unter der Bahnlinie Langeland-Holzminden sowie auch der B 64n-Trasse der V 2 hindurchgeführt und höhenfrei mit ihr verknüpft.

Nach der Meldung und Ausweisung des sich südlich des Stadtgebietes Höxter westlich der Bahnlinie befindenden FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“, an dessen Ostrand die V 2 verläuft, wurde diese mit Blick auf die Ergebnisse einer FFH-Verträglichkeitsprüfung insoweit noch verändert, als sie unter teilweiser Inanspruchnahme des Bahnkörpers noch wenige Meter verschoben und so nah wie möglich an die Bahn herangerückt wurde. Diese „optimierte Bahntrasse“ der V 2 war möglich geworden, weil die Deutsche Bahn den westlichen Schienenstrang der vormals zweigleisigen Bahnstrecke aufgegeben hatte.

In der Form dieser optimierten Bahntrasse bildet die Variante 2 (nachstehend V 2) die Grundlage der den Planfeststellungsanträgen zugrunde gelegten Planung.

Die modifizierte Bahntrasse (Variante 3 – V 3 –) beinhaltet im Kern einen mit einer in Ottbergen an den Nordrand der Bahnlinie verlegten sowie einer ortsnah verlaufenden Westumgehung von Godelheim verknüpften Ausbau der Bestandstrasse. Ihr Verlauf beginnt bei Hembsen wie der von der V 1. Sie schwenkt dann aus der Bestandstrasse nicht ins Nethetal in den Süden von Ottbergen, sondern nach Nordosten ab, quert die Bahnlinie Langeland-Holzminden höhenfrei und führt in einem Bogen nach Südwesten vor dem Bahnübergang Ottbergen auf die Bestandstrasse der B 64 zurück. Sie folgt dieser ein kurzes Stück in gerader Ost-West-Richtung und behält diese am Bahnübergang bei. Die Bestandstrasse dort wieder verlassend verläuft sie – hier identisch mit der V 2 – nördlich der Gleisanlagen bis zum östlichen Rand von Ottbergen. Sie folgt dann jedoch nicht der westlich von Ottbergen nach Nordosten abschwinkenden Bahnlinie Langeland-Holzminden, sondern führt nach Westen höhenfrei über die Bahnlinie hinweg und mündet unmittelbar danach wieder in die Bestandstrasse der B 64 ein, auf der sie bis in den Süden von Godelheim verbleibt. Hinter dem Haus Marbeke unterquert sie die Bahn und trifft wieder auf die V 2, mit der sie hier bis zur Höhe von Maygadessen identisch ist. In der Höhe von Maygadessen schwenkt die V 3 dann nach Norden aus der V 2 heraus, um in einem gegenläufigen Bogen höhenfrei über die V 2 und die Bahnlinie hinweg

nördlich des Bruchweges – und dort, wo auch die V 1 auf sie einmündet – wiederum die Bestandstrasse zu erreichen. An gleicher Stelle erhält auch die B 83 einen neuen Anschluss an die B 64/die V 3. Die 83 wird dazu von der Stelle an, an der sie aus südsüdöstlicher Richtung von Wehrden kommend nach Nordosten zur heutigen Ortsdurchfahrt der B 64 abschwenkt, in gerader Linie verlängert. Die nördliche Hälfte dieser Verlängerung entspricht der Godelheim östlich umgehenden V 1. Vom Knotenpunkt V 3/B 83/B 64alt an bis Höxter sieht die V 3 dann der V 1 entsprechend wieder einen B 64-Ausbau in der Bestandstrasse vor.

Bei den Varianten 4 und 5 (V 4 und V 5) handelt es sich um Untervarianten der V 2, die letztlich – als optimierte Bahntrasse – dem Planfeststellungsantrag zugrunde liegt. Sie weichen nur in Höhe von Ottbergen von der V 2 ab und umgehen diese Ortslage und damit auch ihre nördlich des Bahnhofs liegenden Siedlungsteile vollständig, indem sie in einem nördlichen Bogen um Ottbergen herumführen. Für beide Varianten muss die B 64 topographisch bedingt in einen Tunnel gelegt werden. Der Tunnel der V 5 führt dabei in einem großräumigeren Bogen als der der V 4 um Otterbergen herum und ist entsprechend länger.

Die V 4 und die V 5 sind in der aufgrund des sehr hohen Realisierungsaufwands jedoch nach einer entsprechenden Grobrasterung nicht ernsthaft weiterverfolgt und verworfen worden. Unabhängig davon, dass sie sich im vorliegend von den geplanten B 64n/B 83n-Abschnitten 1 und 1b betroffenen Bereichen außerhalb von Ottbergen letztlich ohnehin nicht auswirken bzw. dass entsprechende Wirkungen über ihre Ausgangsvariante – d. h. die V 2 – in den Variantenvergleich einfließen, haben sich diesbezüglich im Anhörungsverfahren keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass die Verwerfung der V 4 oder auch die der V 5 abwägungsfehlerhaft sein könnte. Insofern kann sich die weitere Betrachtung an dieser Stelle auf die V 1, die V 2 und die V 3 beschränken. Auch die zu Vergleichszwecken mit betrachtete V 0 scheidet im Ergebnis vor dem Hintergrund, dass mit ihr keines der Planungsziele erreicht werden kann, in der Abwägung aus.

Mögliche andere Varianten bzw. Trassierungsmöglichkeiten abseits der V 1, der V 2 (die V 4 und V 5 als „Untervarianten“ eingeschlossen) und der V 3 sind mangels konfliktarmer Bereiche oder gar Korridore im betroffenen und für den geplanten Neubau der B 64/B 83 in Frage kommenden Raum nicht ernsthaft in Betracht zu ziehen. Die später für den landschaftspflegerischen Begleitplan durchgeführten Untersuchungen haben zu keinem anderen Ergebnis geführt, sondern vielmehr die vor allem unter ökologischen Aspekten hohe und keine weiteren Trassierungsmöglichkeiten erkennen lassende Konfliktdichte im betroffenen Raum bestätigt. Auch im Anhörungsverfahren haben sich keine Anhaltspunkte für andere Trassierungsmöglichkeiten ergeben. U. a. zur Vermeidung einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ vorgeschlagen und auch gefordert worden sind insoweit in den Einwendungen nur die Beschränkung auf einen reinen Ausbau der Bestandstrasse, ggf. in Kombination mit einer kleinräumigen Ost- oder Westumgehung von Godelheim, sowie eine andere Kombination der V 1, der V 2 und der V 3, speziell eine der V 2 (Abschnitt von Hembsen bis zum Ostrand von Ottbergen) mit der V 3 (d. h. die Nutzung der Bestandstrasse zwischen Ottbergen und Godelheim), einer Ost- oder Westumgehung von Godelheim (Ostumgehung

analog zur V 1 oder vergleichbar großräumige Westumgehung) und der V 3 zwischen Godelheim und Höxter. Im Erörterungstermin ist dann als Alternative noch die Prüfung einer kleinräumigeren Westumgehung gefordert worden als die, die dem nachträglichen Variantenvergleich vom Oktober 2019 zugrunde liegt und die sich auf ein Abrücken von bis zu rd. 150 m vom westlichen Rand Godelheims über die Länge des Bereichs beschränken könnte, in dem die Lärmschutzwand geplant ist.

Diese Forderungen können sich nach überschlägiger Prüfung jedoch mit überwiegender Wahrscheinlichkeit in der Abwägung gegenüber der Planungsvariante nicht durchsetzen bzw. wirken sich auf diese vorläufige Anordnung nicht aus.

Unter Beachtung aller im Rahmen der UVS zu berücksichtigenden Schutzgüter sowie aller sonstigen betroffenen öffentlichen und privaten Belange wird vielmehr die Planungsvariante der optimierten Bahntrasse bzw. V 2 mit überwiegender Wahrscheinlichkeit die sein, die sich in Anbetracht der zu erreichenden Ziele sowie unter Berücksichtigung des planerischen Gebots der Minimierung von Eingriffen gegenüber allen anderen in Frage kommenden Varianten und Alternativen als am besten geeignet erweist. Eine andere Variante wird sich demnach aller Voraussicht nach nicht als vorzugswürdig herausstellen.

Eine abschließende Prüfung des in Einwendungen und im Erörterungstermin geforderten Abrückens von Godelheim und der Bahnlinie steht zwar noch aus. Sollte die geforderte kleinräumige Verschiebung der B 64n-/B 83n-Trasse möglich und vorzugswürdig sein, stünde dies dieser vorläufigen Anordnung jedoch nicht entgegen. Denn es bliebe nicht nur bei den Beeinträchtigungen der Schlingnattern und Zauneidechsen durch unmittelbare Eingriffe in ihre am Bahndamm und dort vor allem nördlich von Godelheim liegenden Lebensräume. Auch die Störung des Bahndamms in seiner Funktion als Verbindungskorridor zu angrenzenden Lebensräumen sowie die Funktionsbeziehungen beeinträchtigende Barrierewirkung der B 64n/B 83n zwischen dem Bahndamm und angrenzenden Lebensräumen bliebe erhalten. Die vorzeitige Umsiedlung der Schlingnattern und Zauneidechsen wäre deshalb auch bei einer entsprechenden Umplanung erforderlich.

Eine sich ausschließlich auf einen Ausbau der Bestandstrasse – d. h. im Ergebnis auf eine entsprechende Verbreiterung der vorhandenen B 64/B 83 – beschränkende Variante ist in der prognostischen Abwägung ebenfalls mit hinreichender Wahrscheinlichkeit auszuschließen. Unabhängig davon, dass ein entsprechender Ausbau – jedenfalls einer, der der Verbindungsfunktion der B 64 entspräche und der die geforderte Verkehrsqualität, zu der auch ausreichende Reisegeschwindigkeiten gehören, gewährleisten könnte – in der Ortslage Godelheim (und auch in Ottbergen) kaum möglich wäre, ließen sich damit auch die angestrebten Entlastungen der Ortslagen nicht erreichen. Vielmehr würden die Belastungen in den Ortslagen sogar zunehmen. Auch die vorhandenen Bahnübergänge blieben erhalten und stünden der geforderten Verkehrsqualität entgegen. Vor diesem Hintergrund wurde schon bei der Anmeldung der B 64n zum BVWP angemerkt, dass ein Ausbau der vorhandenen Streckenführung ausscheidet, weil in diesem Fall weder die vorhandenen Bahnübergänge beseitigt werden noch Verkehrsentslastungen in den Ortsdurchfahrten erreicht werden können.

Die Beschränkung einer Neutrassierung abseits des vorhandenen Verlaufs der B 64 auf Ortsumgehungen von Ottbergen und Godelheim ist dagegen mit den Varianten 1, 2 und 3 in unterschiedlicher Form in der UVS mit untersucht und berücksichtigt worden, wobei im Ergebnis die V 2 als sowohl unter städtebaulichen (bebaute Umwelt inklusive Schutzgut Mensch) als auch unter ökologischen Gesichtspunkten (unbebaute Umwelt mit den Schutzgütern Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft und Landschaftsbild, Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt, Kultur- und sonstige Sachgüter) eindeutig vorzugswürdig empfohlen wurde. Unter mehreren Aspekten wirkt sich dabei ihre enge und gleichzeitig Bahnquerungen vermeidende Parallelführung mit der Bahnlinie und den damit einhergehenden Bündelungseffekten vorteilhaft für die V 2 aus.

Dieser Empfehlung folgend ist auch die planerische Abwägungsentscheidung zugunsten der – optimierten – V 2 ausgefallen, die mit überwiegender Wahrscheinlichkeit auch die Planfeststellung trägt. Insoweit sind die Empfehlung der UVS und die Planungsentscheidung zugunsten der V 2 trotz der Betroffenheiten des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ nachvollziehbar und plausibel. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die im Rahmen der Gegenäußerungen zur Vorbereitung des Erörterungstermins vorgelegte ergänzende Variantenbetrachtung vom Oktober 2019 bzw. deren mit Blick auf einige wenige Korrekturen offenkundiger Fehler bereinigten Fassung vom Februar 2020. Sie vertieft und präzisiert die Untersuchungen der UVS u. a. mit Hilfe konkreter Berechnungen z. B. der zu versiegelnden Flächen einschließlich derer für erforderliche Wirtschafts- und Ersatzwege und zeigt nachvollziehbar, plausibel und belastbar auf, dass die geforderte Kombination der V 2 von Hembesen bis zum Ostrand von Ottbergen mit der V 3 von dort bis zum Südrand von Godelheim, einer Ost- oder Westumgehung Godelheims (ggf. in Form der V 1) und der V 3 im letzten Teilstück von dort bis Höxter u. a. wegen der vielen Bahnquerungen sowie als Ostumgehung von Godelheim auch wegen der Wertigkeiten des Netheriums (vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet und FFH-Gebiet „Nethe“) mit erheblichen Nachteilen verbunden und nicht zuletzt wegen der Topographie des Raums allenfalls mit erheblichem und in der Abwägung zu berücksichtigendem Mehraufwand umsetzbar ist. Diese Nachteile und dieser Mehraufwand ergeben auf der Waagschale in der Summe ein Gewicht, dass die Nachteile der auf der V 2 beruhenden Planungsvariante übersteigt. Von daher wird nicht verkannt, dass die auf der V 2 aufbauende Planungstrasse beider Planfeststellungsverfahren erhebliche Konflikte auslöst. Dies ist aufgrund der hohen Konfliktdichte im betroffenen Raum und hier vor allem auch dem zwischen Godelheim und Höxter jedoch auch bei allen anderen Varianten der Fall und führt daher nicht zu einem anderen Ergebnis, zumal die aus den Konflikten resultierenden Beeinträchtigungen ausgleichbar sind und arten- und gebietsschutzrechtliche Verbotstatbestände vermieden werden können.

Wie zunächst die für die gesamte B 64n/B 83 zwischen Brakel-Hembesen bzw. Beverungen-Wehrden und Höxter-Godelheim erstellte UVS aufzeigt, hat die Variante 2 mit der eng parallel an die Bahnlinie angelehnten B 64n bezüglich fast aller städtebaulichen Gesichtspunkte deutliche Vorteile gegenüber der V 1. Sie beeinträchtigt in deutlich geringerem Umfang Wohnumfelder und wirkt sich damit entsprechend weniger stark auf die Wohn- und Aufenthaltsfunktion der betroffenen Räume aus. Gleichzeitig hat sie Vorteile im Hinblick auf städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten sowie die geringeren Auswirkungen auf kulturhistorisch bedeutsame

Bereiche bzw. Objekte und auf visuelle Sichtbeziehungen. Negativ für die V 1 wirken sich dabei vor allem die aufgrund der Topographie und der Trassenlage in den vorläufig gesicherten bzw. gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebieten der Nethe und – östlich und nördlich von Godelheim – auch der Weser die sowohl südlich von Ottbergen als auch östlich von Godelheim erforderlichen Dammlagen der B 64n/B 83n mit ihren sich auch auf visuelle Sichtbeziehungen beeinträchtigenden Trennwirkungen aus. Lärmschutzanlagen in Form von Lärmschutzwänden verstärken diese Wirkung. Sie sind zwar auch bei der V 2 erforderlich, die der V 1 sind jedoch aus den Ortslagen heraus insgesamt deutlicher wahrnehmbar und wirken damit störender. Bezüglich der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten kommt hinzu, dass für Godelheim mit ortsnäher verlaufender V 2 (und auch der V 3) größere Entlastungen auf der heutigen Ortsdurchfahrt einhergehen als mit der V 1, so dass sich mit ihr auch innerorts umfangreichere Entwicklungsmöglichkeiten einstellen.

Anders als die UVS bewertet die Planfeststellungsbehörde die Umweltbeeinträchtigungen beider Varianten durch Lärm und Luftschadstoffe nach den Ergebnissen des Erörterungstermins zwar als im Ergebnis gleich und verneint insoweit einen Vorteil der V 2. Dies führt jedoch zu keiner Veränderung dieses Zwischenergebnisses der prognostischen Abwägung.

Die V 3 ordnet sich bei der Raumanalyse der städtebaulichen Aspekte und ihrer Abwägung zwischen den Varianten 1 und 2 ein. Fast in gleichem Maße wie die V 2 begünstigt sie Wohnumfelder bzw. hat geringere Beeinträchtigungen der Wohn- und Aufenthaltsfunktion der betroffenen Bereiche zur Folge. Auch und wiederum analog zur V 2 können sich mit der V 3 kulturhistorisch bedeutsame Bereiche bzw. Objekte besser entwickeln als bei der V 1 bzw. werden sie weniger beeinträchtigt. Visuelle Sichtbeziehungen und die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten beeinträchtigt die bei Godelheim sowohl die Bestandstrasse der B 64 als auch die Parallellage zur Bahnlinie verlassende V 3 dann allerdings in etwa mit einem der V 1 vergleichbarem Maß. Bei den Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe und Lärmimmissionen lässt nach der leichten Abwertung der V 2 gegenüber der UVS keine der drei Varianten noch nennenswerte Unterschiede erkennen.

Richtig und in der Abwägung zu berücksichtigen ist, dass die B 64n/B 83n am westlichen Ortsrand von Godelheim auch neue Belastungen durch Luftschadstoffe und Lärmimmissionen mit sich bringt. Diese werden jedoch ein zumutbares Maß nicht überschreiten. Die neuen Belastungen durch Luftschadstoffe werden, wie das Luftschadstoffgutachten zeigt, weit unterhalb der jeweils zulässigen Grenzwerte und auch deutlich unterhalb der Belastungen liegen, die sich im Prognosenullfall entlang der Ortsdurchfahrt einstellen würden. Gleiches gilt im Ergebnis unter Berücksichtigung des vorgesehenen Lärmschutzes [aktiver Lärmschutz durch lärm-mindernden Fahrbahnbelag mit dem Korrekturwert -2 db(A), 2 m tiefe Einschnittlage der B 64n in Kombination mit bis zu 6 m bzw. unter Berücksichtigung der bis zu 2 m unter Geländeoberkante liegenden Gradienten 4 m hohe Lärmschutzwand und ergänzender passiver Lärmschutz für wenige Einzelgebäude] für die Lärmimmissionen. Diesen sich am Ortsrand neu einstellenden Immissionen stehen erhebliche und sie überwiegende Entlastungen entlang der bisherigen Ortsdurchfahrt gegenüber. Diese wird vollständig vom Durchgangsverkehr befreit, so dass auf ihr letztlich nur noch der Anlieger bzw. Ziel- und Quellverkehr verbleibt. In der Abwägung

überwiegen daher die Entlastungen deutlich. Da die beiden Trassenvarianten 1 und 3 vergleichbare Immissionen bzw. Immissionsverlagerungen auslösen und ebenfalls aktiven Lärmschutz durch Lärmschutzwände erforderlich machen, ergeben sich insoweit kaum nennenswerte Differenzen. Anders als die weitgehend oder zumindest teilweise im bisherigen Freiraum verlaufenden Varianten 1 und 3 bringt die eng bahnparallel verlaufende V 2 jedoch nicht zuletzt aufgrund des Bündelungseffektes kaum Auswirkungen auf mögliche Raumnutzungen und Entwicklungsmöglichkeiten mit sich und hat auch nur bedingt neue Zerschneidungswirkungen zur Folge. Dies gilt im Ergebnis auch unter Berücksichtigung der Lärmschutzwand. Diese entfaltet angesichts ihrer Länge und Höhe zwar eine massive und als solche in der Abwägung zu berücksichtigende Wirkung. Allerdings wird die Lärmschutzwand, wie nicht zuletzt Visualisierungen zeigen, nur von den unmittelbar angrenzenden Grundstücken sowie aufgrund der Sichtverschattungen durch die vorhandene Bebauung von einigen wenigen Stellen aus der Ortschaft heraus wahrnehmbar sein. Auch der Blick in die Landschaft hinter der Wand, die im Übrigen begrünt wird, wird nur aus dem näheren Umfeld der Wand heraus eingeschränkt. Bei der teilweise ortsferner verlaufenden V 3 und insbesondere der in Dammlage und damit über dem Geländeniveau verlaufenden V 1 fallen diese Beeinträchtigungen insgesamt betrachtet – und auch für das Landschaftsbild – größer aus.

Aus verkehrlicher Sicht (Verkehrs- und Erschließungsqualitäten, Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit, Orientierung im Netz etc.) sind mit der schon benannten Ausnahme, dass mit der V 2 und der V 3 größere Entlastungen innerhalb von Godelheim zu erwarten sind als mit der V 1, ebenfalls keine nennenswerten Unterschiede feststellbar.

Auch unter ökologischen Gesichtspunkten (unbebaute Umwelt, Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft und Landschaftsbild sowie Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) weist die mit der Bahnlinie gebündelte V 2 wegen des grundsätzlich hohen Konfliktpotentials des Raums in der Gesamtabwägung trotz der mit ihr einhergehenden erheblichen Eingriffe Vorteile gegenüber der V 1 und der V 3 auf.

Die UVS fasst die bau-, anlage- oder betriebsbedingten Auswirkungen, die mit dem geplanten Bau und Betrieb der B 64n/B 83n auf die unbebaute Umwelt einhergehen können, wie folgt zusammen:

- die Versiegelung der Bodenoberfläche durch Überbauung, einhergehend mit der Vernichtung von Bodenlebewesen, dem Entzug des Bodens als Lebensraum für die Vegetation und Tierwelt, dem Verlust der Filterfunktion des Bodens und der Reduzierung der Grundwasserzufuhr,
- Verunreinigungen angrenzender Flächen durch Schadstoffe,
- die Gefahr der Bodenaushagerung, des Windwurfs und des Rindenbrands durch das Aufreißen geschlossener Gehölzbestände bzw. der Vegetationsnarbe,
- Beeinträchtigungen des Grundwassers und der Oberflächengewässer durch Schadstoffeinträge inklusiver solcher durch Chlorid,
- Auswirkungen auf das örtliche Klima durch die Beseitigung der Vegetationsnarbe und sich aufheizende Materialien,

- Verlärmungen beidseits der Straße,
- die Zerschneidung von Biotopflächen und Funktionsbeziehungen,
- direkte und indirekte Beeinträchtigungen natürlicher und wertvoller Biotopstrukturen sowie ihrer Lebensraumpotentiale für Pflanzen und Tiere,
- betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Fauna wie z. B. solche durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen,
- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion des Raums.

Für jede Variante ermittelt die UVS dann nach jeweils einheitlichen Maßstäben den Umfang der hinsichtlich dieser Gesichtspunkte und Wirkfelder zu erwartenden Auswirkungen und stellt diese in eine vergleichende Bewertung ein.

In diesem Vergleich hat sich die V 2 als schonendste Variante herausgestellt. Wesentliche Unterschiede zwischen den Varianten leiten sich dabei aus den Umfängen der notwendigen Flächeninanspruchnahmen und der Bodenbewegungen ab, die zum Ausgleich der Topographie über teilweise lange Streckenabschnitte für teilweise tiefe bzw. hohe Einschnitt- oder Dammlagen notwendig werden.

So ist bei der V 2 die Streckenführung der B 64n rd. 1,1 km kürzer, die Neu- bzw. Ausbaustrecke der B 83n jedoch nur rd. 200 m länger als bei der V 1. Gegenüber der V 3 beträgt der Längenvorteil der V 2 bei der B 64n zwar nur rd. 200 m, dafür ist bei ihr jedoch die Ausbau- bzw. Neubaustrecke der B 83n rd. 1,2 km kürzer als bei der V 3. Zwar relativiert sich der Längenvorteil der V 2 bezüglich der B 83n, weil die beiden anderen Varianten überwiegend den vorhandenen Zug der B 83 nutzen und insoweit keinen vollständigen Neubau, sondern nur einen Ausbau erfordern. Allerdings kann der vorhandene Zug der B 83 in diesen Abschnitten teilweise zurückgebaut und damit entsiegelt und rekultiviert werden. Hinzu kommt, dass die V 2 aufgrund ihrer Parallellage zur Bahnstrecke, von der schon Barrierewirkungen ausgehen, in deutlich geringerem Maße Auswirkungen auf die Erschließung angrenzender Flächen hat und damit deutlich weniger neue oder zu erhaltende Erschließungs- oder Wirtschaftswege erfordert. Für die V 2 wurde dazu ein Bedarf von insgesamt rd. 9.700 m ermittelt. Bei der V 1 sind es dagegen rd. 16.600 m und bei der V 3 rd. 18.000 m. Gleichzeitig verläuft die V 2 im Vergleich zur V 1 und V 3 über deutlich längere Strecken ebenerdig und erfordert in deutlich kleinerem Maße Einschnittlagen oder Dammführungen, die bei der V 1 und der V 3 auch häufiger Tiefen oder Höhen von 5 m und mehr umfassen. Mit den entsprechend deutlich kleineren Flächeninanspruchnahmen und Versiegelungen der V 2 gehen mit erheblich geringeren Bodenbewegungen und Auswirkungen auf das Schutzgut Boden tendenziell auch geringere Auswirkungen auf die anderen Schutzgüter einher. U. a. bedeuten die geringere Versiegelung und Streckenlänge auch weniger Auswirkungen auf die Grundwasserneubildungsrate, weniger Eingriffe in Vegetationsflächen und Lebensräume der Fauna und weniger Schadstoffeinträge in die Straßenseitenräume sowie weniger Einschnitts- und vor allem weniger Dammlagen nebst geringerer Eingriffe in das Landschaftsbild.

Mit der ergänzenden qualitativen Bewertung der jeweiligen Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter (Aufgliederung der jeweils betroffenen Bereiche bzw. Flächen oder Streckenabschnitte und Zuordnung von Wertzahlen) haben sich aufgrund der weitgehend homogenen

Konfliktpotentiale des Raums keine Veränderungen der prognostizierten Rangfolge – V 2 vor V 3 und V 1 – ergeben. Vielmehr zeigt sich, bestätigt letztlich auch durch die mit Blick auf die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens durchgeführte nachträgliche Variantenbetrachtung vom Oktober 2019/ Februar 2020, dass sich die Vorteile der V 2 noch verstärken.

Die V 1 generiert unter diesem Aspekt in der Abwägung bedeutsame Nachteile gegenüber der V 2 dadurch, dass die B 64n sowohl südlich von Ottbergen als auch östlich von Godelheim durch die Nethe, das zugehörige FFH-Gebiet „Nethe“ sowie die gesetzlich geschützten Überschwemmungsgebiete der Nethe bzw. – bei Godelheim – teilweise auch der Weser führt. Während die B 64n bei der V 2 zwischen Godelheim und Höxter auf einer Länge von rd. 2 km den äußeren Rand des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ in Anspruch nimmt, führt die V 1 südlich von Ottbergen über rd. 3 km mittig durch das FFH-Gebiet „Nethe“ und das zur Nethe gehörende Überschwemmungsgebiet hindurch. Aus topographischen Gründen und um Hochwasserfreiheit zu gewährleisten, muss sie dort längs der Nethe in Dammlage errichtet (oder aufgeständert) werden, so dass die Eingriffe in das FFH-Gebiet mit nicht unerheblichen Eingriffen in das Schutzgut Wasser einhergehen. Denn mit einem B 64-Damm oder -bauwerk in der Nethe-Aue wird – zumindest im Hochwasserfall – unmittelbar und unabhängig davon, dass das Gewässer an anderer Stelle neu herzurichtende Retentionsvolumina verliert, in das Abflussgeschehen des Gewässers eingegriffen. Dies gilt insbesondere dort, wo die V 1 an der Engstelle zwischen Ottbergen und Bruchhausen das Nethetal durchzieht. Selbst wenn die Vorgaben des europäischen Gebietsschutzes (vgl. § 34 BNatSchG) sowie die des Verschlechterungsverbot und des Verbesserungsgebotes der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) bzw. die der §§ 27 - 31 Wasserhaushaltsgesetz – WHG – dies zulassen sollten, ergibt sich daraus bei qualitativer Bewertung der Beeinträchtigungen in Natur und Umwelt ein erheblicher Nachteil der V 1, der sich mit ihrer Trasse östlich von Godelheim nochmals erheblich verstärkt. Denn auch dort verläuft bei ihr die B 64n einerseits einige Hundert Meter durch das FFH-Gebiet „Nethe“ sowie über insgesamt rd. 2 km durch die gesetzlich festgesetzten bzw. zumindest vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiete der Nethe und der Weser. Auch hier ergeben sich gleichzeitig entsprechende Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Nethe und auch hier ergeben sich durch die erforderliche hochwasserfreie Führung der Trasse in Dammlage Auswirkungen auf den natürlichen Hochwasserabfluss.

Zwar verläuft zwischen Godelheim und Höxter auch die bahnparallele V 2 über rd. 2,1 km im Überschwemmungsgebiet der Weser. Einengungen des eigentlichen Oberflächengewässers bzw. seines aktiven Abflussquerschnitts ergeben sich dadurch jedoch im Hochwasserfall nicht, weil insoweit nur der durch den vorhandenen Bahndamm vom übrigen Bereich des Überschwemmungsgebietes abgetrennte und vollständig außerhalb des Abflussquerschnitts liegende Retentionsraum betroffen ist. Eine Verbindung zu dem Überschwemmungsgebiet besteht nur über eine Brücke im Bahndamm. Wird dieser Retentionsraum – wie vorgesehen – an anderer Stelle neu geschaffen, ergeben sich deswegen keine vergleichbaren weil unmittelbaren Auswirkungen auf das Abflussgeschehen im Hochwasserfall.

Auch der Verlauf der B 83n erweist sich bei der V 2 als schonender als bei der V 1. Während die B 83n der V 2 die Nethe-Aue mit dem FFH-Gebiet und dem Überschwemmungsgebiet an

einer sehr schmalen Stelle in etwa rechtwinklig und damit auf kürzester Strecke quert (Querung Überschwemmungsgebiet über rd. 950 m, Querung FFH-Gebiet über rd. 60 m), verläuft die B 83n bei der V 1 (Ausbaustrecke im vorhandenen Zug und Neubaustrecke zwischen dem „Haus Brunnen“ und dem neuen B 64n-Anschluss) über rd. 300 m am Rand bzw. durch das FFH-Gebiet sowie rd. 850 m durch die Überschwemmungsgebiete der Nethe und der Weser. Für eine hochwassersichere Bauweise bedarf hier deshalb auch die B 83n einer mit entsprechenden Auswirkungen einhergehenden Dammlage (bzw. einer Aufständigung und/oder einem oder mehreren Brückenbauwerke). Zwar gilt dies auch für den B 83n-Verlauf der V 2, analog zur Länge des Damms bzw. der Bauwerke der B 83n innerhalb der Überschwemmungs- und Flussgebiete bedingt die V 1 jedoch die deutlich größeren Beeinträchtigungen.

Für die den empfindlichen Netheraum südlich von Ottbergen und östlich von Godelheim vermeidende V 3 kommen zwar die wesentlichen Nachteile des B 64n-Verlaufs der V 1 nicht zum Tragen. Die Nachteile der B 83n-Trasse der V 1 weist die V 3 jedoch ebenfalls auf. Denn deren Neuanschluss an die B 64n hat zwischen Beverungen-Wehrden und der B 64n nördlich von Godelheim den gleichen und im letzten Teilstück auch der V 1 entsprechenden Verlauf. Zwar wäre denkbar, den B 83n-Anschluss der V 3 durch den der V 2 zu ersetzen. Unabhängig von der Frage, ob damit analog zur V 2 auch das Planungsziel der weitestgehenden Entlastung Godelheims vom Durchgangsverkehr erreicht würde, weist die V 3 jedoch andere mit ihrem B 64n-Verlauf einhergehende Nachteile auf, die aus den Höhenverhältnissen bzw. der Topographie und aus der Zahl der notwendigen höhenfreien und nicht nur deswegen sehr aufwändiger Bahnquerungen resultieren. Solche sind sowohl nordöstlich von Hembsen als auch westlich und östlich von Ottbergen, südlich und nördlich von Godelheim sowie südlich von Höxter erforderlich (nordöstlich von Hembsen und südlich von Höxter gilt dies im Übrigen auch für die V 1). Von diesen sechs bei der V 2 nicht erforderlichen Bahnquerungen müssen vor allem die fünf bei Ottbergen, Godelheim und Höxter in sehr spitzen Winkeln erfolgen. Sie erfordern deshalb schiefwinklige und sich über vergleichsweise lange Abschnitte erstreckende Brückenbauwerke, die einerseits flächen- und eingriffsintensiv sind und andererseits sowohl bautechnisch als auch kostenmäßig hohen Aufwand erfordern. In besonderem Maße gilt dies für das anzurampende Brückenbauwerk südlich von Höxter, das zum Anschluss örtlicher Gemeindestraßen in Höhe der Bahnquerung hochliegende Kreuzungsbauwerke notwendig macht.

Die gemeinsame Querung der Bahnlinien Scherfede-Holzminden (stillgelegt, aber nicht entwidmet) und Ottbergen-Northeim durch die B 83 bei Wehrden ist zwar schon vorhanden, das Brückenbauwerk muss für den Aus-/Neubau der B 83n jedoch angepasst bzw. erneuert werden. Auch damit gehen zu Lasten der V 3 zu berücksichtigende Auswirkungen auf die Schutzgüter einher. Die separate Querung der Bahnlinie Scherfede-Holzminden zwischen Wehrden und Godelheim kann hingegen ohne Brückenbauwerk erfolgen. Aufgrund der Höhenverhältnisse (Einschnittlage) könnte dort für die stillgelegte Bahnlinie im Falle ihrer Reaktivierung ein Brückenbauwerk nachgerüstet werden, ohne die Gradienten der B 83n zu verändern.

Unter Zugrundelegung der Untersuchungen der UVS und prognostisch wird sich die V 2 damit in der Planfeststellung voraussichtlich sowohl gegenüber der V 3 als auch gegenüber der V 1, die sich als ungünstigste Variante erweist, und sowohl bezüglich der bebauten als auch der

unbebauten Umwelt als schonendere erweisen, ohne andererseits bei den verkehrlichen Belangen – bei denen sie nur gegenüber der V 1 leichte Vorteile aufweist – mit Nachteilen verbunden zu sein.

Entsprechend der Vorgabe, in die Abwägung alle Varianten und Alternativen einzubeziehen, die sich entweder aufgrund der örtlichen Verhältnisse von selbst anbieten, während des Planfeststellungsverfahrens vorgeschlagen werden oder sonst ernsthaft in Betracht kommen (BVerwG, Beschluss vom 20.12.1988, 4 B 211.88), ist mit dem ergänzenden Variantenvergleich vom Oktober 2019/Februar 2020 auch die im Anhörungsverfahren als Kombination einer auf der Bestandstrasse in den Süden von Godelheim führenden Variante (als V 3, aber ggf. auch als V 1) mit einer großräumigeren Ostumgehung Godelheims analog zur V 1 (Anbindung der B 83n an die B 64n im Osten von Godelheim) oder einer ähnlich großräumigen Westumgehung (Anschluss der B 83n an die B 64n im Nordosten von Godelheim analog zur V 3) und der von dort bis Höxter der Bestandstrasse folgenden V 3 untersucht worden. Die V 2 stellt sich danach aber weiterhin und auch gegenüber einer solchen Westvariante (vorgenannte Kombinationstrasse mit einer abgerückten Westumgehung von Godelheim) als auch einer solchen Ostvariante (vorgenannte Kombinationstrasse mit der Ostumgehung der V 1) als prognostisch schonendste Variante dar, so dass auch diese Trasse voraussichtlich nicht ernsthaft als Planfeststellungstrasse in Frage kommen dürfte. Im Ergebnis gilt dies auch, wenn die neue B 64 auf der V 2-Trasse bis in den Süden von Godelheim führen würde.

Auch die Ergebnisse der UVS werden mit diesem ergänzenden Variantenvergleich indirekt nochmals bestätigt.

Wie dieser im Vorfeld zum Erörterungstermin erstellte ergänzende Variantenvergleich zeigt, beinhaltet die auf der V 2 basierende Planungsvariante mit durchgehendem Verlauf der B 64n parallel zur Bahnlinie Langeland-Holzminden und Anbindung der B 83n nördlich von „Haus Marbeke“ auch insoweit die mit Abstand geringste Gesamtlänge an Straßen- und Wegebaumaßnahmen. Einschließlich der erforderlichen neuen Erschließungswege umfasst sie sich bei der Planungsvariante rd. 17,6 km. Bei der Westvariante sind es dagegen rd. 30,3 km und bei der Ostvariante rd. 28,9 km. Auch wenn sich die Streckenlängen unter Berücksichtigung der Dimensionierung der Straßen und Wege und damit der zugehörigen Versiegelungsflächen relativieren (Planungstrasse rd. 12,3 ha, Westvariante rd. 13,0 ha und Ostvariante rd. 12,6 ha), resultiert bereits daraus ein deutlicher Vorteil der Planungstrasse der V 2.

Bei den für sie erforderlichen 15 Brückenbauwerken handelt es sich überwiegend um kleinere Bauwerke zur Querung von Wegen und Gewässern. Etwas aufwändiger sind davon neben den Bauwerken zur Überquerung der B 83n im Zuge der B 64n und zur Unterquerung der Bahnlinie Langeland-Holzminden im Zuge der B 83n nur noch die zur Überbrückung der Nethe und einer Flutmulde im Überschwemmungsgebiet der Nethe sowie auch einer notwendigen spitzwinkligen Querung der Bahnlinie Ottbergen-Northeim im Zuge der B 83n. Als Kostenaufwand für den Strecken- und Brückenbau sind 42,5 Millionen Euro ermittelt worden.

Auch bei den 17 Brückenbauwerken für die Westvariante sind solche zur Querung des Nethe- raums sowie ein schiefwinkliges zur Querung der Bahnlinien Scherfede-Holzminden und Ottbergen-Northeim enthalten. Sie umfasst aber darüber hinaus (vgl. auch UVS) gleich vier sehr aufwändige und auch eingriffsintensive – weil spitzwinklige und wegen des geringen Abstands

der B 64n-Trasse von der Bahnlinie auch vorauslaufende Einschleifungen erfordernde – Querungen der Bahnlinie Langeland-Holzminden im Zuge der B 64n, die mit den rechtwinklig angeordneten Bauwerken zur Unterquerung der Bahn und der B 64n im Zuge der B 83n bei der V 2 nicht vergleichbar sind. Der Kostenaufwand für den Strecken- und Brückenbau der Westvariante wird mit rd. 58,1 Millionen Euro veranschlagt.

Zwei dieser besonders aufwändigen Brückenbauwerke im Zuge der Westvariante der B 64n benötigt neben denen zur Querung des Netheraums und der Bahnlinien Scherfede-Holzminden und Ottbergen-Northeim im Zuge der B 83n auch die Ostvariante. Deren Kostenaufwand für den Strecken- und Brückenbau wird auf 54,9 Millionen Euro geschätzt.

Mit dem Streckenlängen- und Flächenvorteil der Vorzugsvariante des Planfeststellungsverfahrens, der V 2, geht damit ein in der Abwägung berücksichtigungsfähiger deutlicher Kostenvorteil von mindestens 12 Millionen Euro bzw. rd. 30 Prozent einher.

Bezüglich des unter den Aspekten des Schutzgutes Wasser zu betrachtenden Gewässer- und Hochwasserschutzes, zu dem hier insbesondere der Schutz der Überschwemmungsgebiete gehört, sind die mit den Verläufen der B 64n/B 83n der V 2 und denen der insoweit der V 1 entsprechenden Ostvariante vorstehend schon dargestellt. So quert die B 83n bei der V 2/der beantragten Planfeststellungsvariante das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet der Nethe südlich von Godelheim über eine Strecke von rd. 950 m im rechten Winkel und damit auf kürzester Strecke. Nördlich von Godelheim führt außerdem die B 64n über rd. 2,1 km durch das gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Oberweser. Sie verläuft dort allerdings nicht im originär der Weser zuzurechnenden Hochwasserabflussgebiet, sondern in einem durch die Bahnlinie bzw. den Bahndamm vom Weserraum separierten Gebiet. Insofern fungiert der westlich der Bahnlinie betroffene Raum hier letztlich als Hochwasserrückhaltebecken außerhalb eines Gewässers.

Bei der Ostvariante liegen dagegen insgesamt rd. 5,2 Straßenkilometer der B 64n/B 83n in den sich östlich sowie nördlich von Godelheim überlappenden Überschwemmungsgebieten der Nethe und der Oberweser. Die rd. 5,2 km setzen sich zusammen aus

- rd. 0,4 km im Zuge der B 64n bei Ottbergen,
- rd. 1,850 km im Zuge der B 64n bei Godelheim (Ostumgehung zwischen der alten und neuen B 64 im Süden sowie der alten und neuen B 64 im Norden Godelheims),
- rd. 2,1 km im Zuge der auf der Bestandstrasse verlaufenden B 64n zwischen Godelheim und Höxter sowie
- rd. 0,850 km im Zuge der B 83n (auszubauende Bestandstrasse zwischen Beverungen/Wehrden und der Ostumgehung Godelheims im Zuge der B 64n).

Wie bei der Variante des Planfeststellungsverfahrens müssen sämtliche Hochwasserretentionsraumverluste der beiden Gewässer an anderer Stelle neu hergerichtet werden und können insoweit die Beeinträchtigungen zwar kompensieren. Insbesondere mit der B 64n-Trasse im Osten von Godelheim, die teilweise mittig und in Längsrichtung durch das Überschwemmungsgebiet der Nethe und im nördlichen Bereich gleichzeitig auch das der Weser führt, und

mit der B 83n ergeben sich jedoch besonders gewichtige Beeinträchtigungen, weil diese Abschnitte für die erforderliche Hochwasserfreiheit – die B 83 verläuft bislang nicht hochwasserfrei – der Dammlage (alternativ der Aufständering) bedürfen. Hier verursachen die Straßeneubaumaßnahmen daher nicht nur kompensationspflichtige Retentionsraumverluste, sondern greifen jedenfalls im Hochwasserfall anlagenbedingt in das Abflussgeschehen der Gewässer ein, womit sich wiederum Auswirkungen auf das Verbesserungsgebot und das Verschlechterungsverbot der WRRL ergeben. Dieser Eingriff in das Abflussgeschehen wäre selbst mit einer angesichts der betroffenen Trassenlängen sehr aufwändigen Aufständering nicht vermeidbar, sondern lediglich reduzierbar.

Retentionsraumverluste nicht unerheblichen Ausmaßes ergeben sich im Übrigen auch mit dem eine Verbreiterung bedingenden Ausbau der B 64 in der hochwassersicheren Bestandstrasse zwischen Godelheim und Höxter.

Die diesbezüglichen Auswirkungen der Ostvariante entsprechen bei Ottbergen und zwischen Godelheim und Höxter denen der Westvariante. Letztere verursacht aber einen deutlich längeren Aus- bzw. Neubau der B 83n zwischen Beverungen/Wehrden und der B 64n nördlich von Godelheim. Er beläuft sich auf insg. rd. 1,8 km, die – auch insoweit analog zu Ostvariante – mit entsprechenden Auswirkungen hochwasserfrei mittig durch die Überschwemmungsgebiete zu führen sind.

Auch die Westvariante hat daher unter diesen Aspekten erwartbar deutlich schwerwiegendere Auswirkungen als die Trasse des Planfeststellungsverfahrens zur Folge.

Immissionsseitig weist die Vorzugsvariante des Planfeststellungsverfahrens gegenüber der Ost- und auch der Westvariante Vorteile auf, weil sie zum einen die kürzeste B 64n/B 83n-Streckenführung beinhaltet und damit tendenziell – insbesondere unter Einbeziehung des jeweiligen Verkehrsaufkommens – die geringsten Luftschadstoffmengen verursacht. Lärmimmissionen bleiben andererseits bei gleichzeitig weitestgehender Entlastung an der heutigen Ortsdurchfahrt auf den Westrand Godelheims beschränkt. Im Vergleich dazu wirken die Lärmimmissionen der Umgehungsvarianten (beide müssten wie auch die Planfeststellungsvariante mit Lärmschutzwänden ausgestattet werden) und besonders die der Ostvariante auf insgesamt betrachtet größere Teile Godelheims ein und sich damit stärker aus.

Mit Ausnahme des Europäischen Arten- und Gebietsschutzes wird die Trasse des Planfeststellungsverfahrens im Vergleich zu den Umgehungsvarianten auch unter allen anderen Aspekten von Vorteilen begleitet, die letztlich mit der geringeren Trassenlänge der B64n/B 83n, der Topographie und Bündelung mit der Bahnlinie und damit einhergehend auf deutlich weniger Einschnitt- und Dammlagen zurückzuführen sind.

Unter dem Blickwinkel des Europäischen Gebietsschutzes beeinträchtigt die Trasse des Planfeststellungsverfahrens die FFH-Gebiete „Nethe“ (Querung durch die B 83n auf rd. 60 m Breite südlich von Godelheim) und „Grundlose-Taubenborn“ (Verlauf der B 64n zwischen dem Bruchweg bei Godelheim und der Straße „Taubenborn“ im Stadtgebiet Höxter über ca. 2 km Länge entlang der Bahnlinie am äußeren östlichen Rand des FFH-Gebietes). Vor allem die Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ mit seinen Lebensräumen für den

Kammolch fallen dabei ins Gewicht, wobei der vor allem Jungtieren des im FFH-Gebiet heimischen Kammolches als Sommerlebensraum dienende Bahndamm selbst überwiegend außerhalb des FFH-Gebietes liegt, wegen seiner Bedeutung als Lebensraum für den Kammolch jedoch als essentiell gilt. Daneben sind Flächen eines Lebensraumtyps insoweit direkt betroffen, als – mit 55 m<sup>2</sup> in einem Umfang von weniger als 1 % – im Gebiet vorhandene feuchte Hochstaudenfluren (Typ 6430) in Anspruch genommen werden, die für die Ausweitung des Gebietes jedoch nicht maßgeblich waren und deren Inanspruchnahme lt. gutachtlicher Einschätzung (vgl. FFH-Verträglichkeitsprüfung) als nicht erheblich bewertet wird. Da sie als nährstoffreiche Lebensräume nicht stickstoffempfindlich sind, kommen zu der direkten Inanspruchnahme auch keine indirekten Beeinträchtigungen hinzu.

Sonstige direkte Inanspruchnahmen von Lebensraumtypflächen ergeben sich nicht. Zwar weist das FFH-Gebiet auch Flächen des Lebensraumtyps 3150 „Natürliche eutrophe Seen und Altarme“ sowie auch solche des prioritären Lebensraumtyps 91E0 „Erlen-Eschen- und Weichholz-Auenwälder“ auf. Diese Flächen liegen jedoch jeweils in einem Abstand von mehr als 150 m zur B 64n-Trasse der V 2 und außerhalb der Wirkzonen, in denen indirekte Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge zu erwarten sind. Auch bei den „Natürlichen eutrophen Seen und Altarmen“ handelt es sich zudem nicht um stickstoffempfindliche Lebensräume.

Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten ergeben sich allerdings auch bei den im Anhörungsverfahren geforderten Umgehungsvarianten. So kann sowohl bei der Ost- als auch bei der Westumgehung auf die Beseitigung des Bahnübergangs südlich von Höxter nicht verzichtet werden, ohne die Planungsziele zu gefährden. Beide Varianten erfordern deshalb eines der schon mehrfach benannten langgestreckten, schiefwinkligen sowie bautechnisch und auch von den Kosten her aufwändigen Brückenbauwerke, welches an dieser Stelle wegen der hohen Lage und der erforderlichen Straßenanbindungen besonders flächen- und damit auch auswirkungsintensiv ausfällt. Ein Teil dieser Flächen geht unmittelbar zu Lasten der dort aneinanderstoßenden FFH-Gebiete „Grundlose-Taubenborn“ und „Buchenwälder der Weserhänge“. Letzteres weist hier Flächen des Lebensraumtyps 9150 „Orchideen-Kalk-Buchenwald“ auf, die im Bereich des dortigen Bahnübergangs bis auf ca. 25 m an die heutige und dort im Falle einer dieser beiden Varianten über die Bahnlinie hinweg zu führenden B 64n heranreichen. Mit dem Brückenbauwerk der Alternativvarianten rückt die B 64n so nahe an diese Lebensraumtypflächen heran, dass auch mit indirekten Beeinträchtigungen durch zusätzliche Stickstoffeinträge zu rechnen ist.

Ein vergleichbar aufwändiges und auswirkungsintensives Bauwerk benötigen die beiden Alternativtrassen östlich von Ottbergen, wo die B 64n aus ihrer bahnparallelen Lage heraus in einem leichten Bogen mit entsprechender Anwinklung unter der Bahnlinie hindurchgeführt werden muss, um südlich der Bahn in der Bestandstrasse fortgeführt werden zu können. Dazu bedarf es einer tiefen Einschnittlage mit raumgreifender Böschung. Mit dieser nach Norden zum Stockberg hin von der Trasse des Planfeststellungsverfahrens abrückenden Führung verkürzt sich der Abstand zum FFH-Gebiet „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“ von mehr als 180 m auf bis zu ca. 35 m. Unmittelbare Betroffenheiten des FFH-Gebiets durch Flächeninanspruchnahmen sind deshalb zwar auszuschließen. Unabhängig von der Frage, ob sie unter dem Aspekt der „Critical Loads“ als erheblich im Sinne des Gebietsschutzes einzustufen wären, sind

gleichwohl ebenfalls zu berücksichtigende indirekte Betroffenheiten des FFH-Gebietes durch Schadstoffe, insbesondere solche durch Stickstoffeinträge, zu erwarten. Diese wiederum sind vor allem deswegen von Bedeutung, weil das FFH-Gebiet dort an seinem südlichen zur Trasse dieser Varianten hin gelegenen Rand Flächen des Lebensraumtyps 5130 „Wacholderbestände auf Zwergstrauchheiden oder Kalkmagerrasen“ sowie des Weiteren auch solche des prioritären Lebensraumtyps 6210 „Trespen-Schwingel Kalktrockenrasen“ aufweist. Die beiden nur noch selten anzutreffenden und gefährdeten Lebensraumtypen weisen eine besondere Empfindlichkeit im Hinblick auf Stickstoffeinträge auf (weswegen u. a. die Vermeidung von Emissionsquellen bzw. die Vermeidung und Verminderung von Nährstoff- und Schadstoffeinträgen zu den Erhaltungsmaßnahmen gehört), so dass damit einhergehenden Beeinträchtigungen auch unterhalb der gebietsschutzrechtlichen Erheblichkeitsschwelle eine entsprechend hohe Gewichtung beizumessen ist.

Das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ verliert demgegenüber durch die Trasse des Planfeststellungsverfahrens zwar in wesentlich größerem Umfang Flächen, als dies beim mit einer Ost- oder Westumgehung von Godelheim verbundenen Ausbau in der Bestandstrasse (d. h. der Ost- oder Westvariante) für die FFH-Gebiete „Grundlose-Taubenborn“ und „Buchenwälder der Weserhänge“ zusammen der Fall wäre. Lebensraumtypen, die für die Ausweisung des Gebietes von Bedeutung gewesen wären, werden mit der Trasse des Planfeststellungsverfahrens jedoch im insoweit allein betroffenen FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ nicht beeinträchtigt und eine vergleichbare Betroffenheit des Kammolches allein durch Stickstoffeinträge entsteht ebenfalls nicht.

Die Ostvariante führt darüber hinaus südlich von Godelheim und der Bestandstrasse der B 83 über eine Strecke von rd. 380 m durch das FFH-Gebiet „Nethe“ hindurch. Weitere Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Nethe“, die sich mit der Trasse des Planfeststellungsverfahrens nicht einstellen, gehen bei der Ost- und der Westvariante mit dem sonstigen Ersatzwegebau einher, den der Bau der B 83n voraussichtlich bedingt.

Unter weiterer Berücksichtigung der notwendigen Herrichtung von Ersatzretentionsräumen in den sich überlappenden Überschwemmungsgebieten der Nethe und der Oberweser, die bei allen drei Varianten erforderlich ist und auch in das FFH-Gebiet „Nethe“ hineinragt, sind von den beschriebenen Beeinträchtigungen bei der Ost- und der Westvariante jeweils die vier FFH-Gebiete

- „Grundlose-Taubenborn“,
- „Nethe“,
- „Buchenwälder der Weserhänge“ sowie
- „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“

betroffen. Bei der Trassenvariante des Planfeststellungsverfahrens bleiben die zu erwartenden Beeinträchtigungen dagegen auf die beiden FFH-Gebiete „Grundlose-Taubenborn“ und „Nethe“ beschränkt.

Die in dem mit Blick auf das Anhörungsverfahren durchgeführten nachträglichen Variantenvergleich nicht näher betrachtete V 1 durchzieht mit der B 64n südlich von Ottbergen sowie südlich und östlich von Godelheim über lange Strecken und in Längsrichtung das FFH-Gebiet

„Nethe“ und verursacht mit dem großen Brückenbauwerk zur Bahnquerung südlich von Höxter die Beeinträchtigungen der beiden FFH-Gebiete „Buchenwälder der Weserhänge“ und „Grundlose-Taubenborn“, die auch mit der im Anhörungsverfahren geforderten östlich oder westlich an Godelheim vorbeiführenden Kombinationsvariante einhergehen. Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Nethe“ durch die B 83n (Anschluss an die B 64n östlich von Ottbergen) kommen bei ihr hinzu. Insgesamt sind damit auch von der V 1 drei FFH-Gebiete, im FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“ auch solche von Lebensraumtypflächen, betroffen. Die V 3 ist nicht nur südlich von Höxter mit der V 1 und der nachträglich vorgeschlagenen östlich oder westlich an Godelheim vorbeiführenden Kombinationstrasse identisch. Wie diese Kombinationsvariante führt sie auch östlich von Ottbergen aus der gemeinsamen Führung mit der V 2 heraus, über die Bahnlinie hinweg und auf die Bestandstrasse der B 64 zu, in der sie dann bis in den Süden von Godelheim verbleibt. Wie die insoweit feinere Austrassierung der Variantenuntersuchung vom Oktober 2019/Februar 2020 zeigt, muss die V 3 dazu aus ihrer bahnparallelen Lage heraus in einem leichten Bogen mit entsprechender Anwinklung unter der Bahnlinie hindurchgeführt werden, wozu es (s. o. zur Kombinationsvariante) einer tiefen Einschnittlage mit raumgreifender Böschung bedarf, die bis ca. 35 m an das FFH-Gebiet „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“ heranreicht. Mit der V 3 gehen von daher zunächst die gleichen Beeinträchtigungen der drei FFH-Gebiete „Buchenwälder der Weserhänge“, „Grundlose-Taubenborn“ und „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“ einher. Weitere unmittelbare Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ verursacht sie zudem dort, wo die B 64n nördlich des Bruchweges bei Godelheim nach ihrem Ausschwenken aus der V 2 die Bahnlinie quert, um auf die B 64-Bestandstrasse bzw. die der V 1 zurückgeführt zu werden. Das vierte von ihr betroffene FFH-Gebiet ist dann das FFH-Gebiet „Nethe“, das bei der V 3 von der B 83n im Osten von Godelheim gequert wird.

Im Ergebnis ist die V 2 damit die einzige Variante, bei der sich die zu erwartenden Beeinträchtigungen auf zwei FFH-Gebiete beschränken und bei der keine Lebensraumtypflächen der FFH-Gebiete im von beeinträchtigenden indirekten Wirkungen betroffenen Raum liegen. Zwar liegt auch der vor ihrer Mündung in die Weser an der Nethe vorgesehene Ersatzretentionsraum teilweise im FFH-Gebiet, lässt die vorhandenen Lebensraumtypen 3260 „Fließgewässer mit Unterwasservegetation“ und 6510 „Glatthafer- und Wiesenkopf-Silgenwiesen“ aber unberührt. Von Straßenbaumaßnahmen ist das FFH-Gebiet „Nethe“ bei der V 2 nur im Zuge seiner Querung durch die B 83n betroffen, die insoweit schonend auf kürzester Distanz (60 m) an einer besonders schmalen Stelle mit einem Abstand zu den nächstgelegenen Lebensraumtypflächen erfolgt, der beeinträchtigende indirekte Wirkungen ausschließen lässt. Insgesamt betrachtet kann daher im Vergleich zu den anderen Varianten bei der V 2 prognostisch davon ausgegangen werden, dass ihre Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Nethe“ deutlich geringer ausfallen werden. Selbst die es sonst meidende V 3 weist mit dem Verlauf der B 83n eine über ca. 160 m im FFH-Gebiet verlaufende Straßentrasse auf.

Maßgebliche Nachteile weist die sich ansonsten im Gesamtvergleich gegenüber allen anderen Varianten mit überwiegender Wahrscheinlichkeit nahezu durchgehend als schonender erweiternde und als Vorzugstrasse beantragte V 2 daher im Ergebnis nur gebietsschutzrechtlich

bezüglich des flächenmäßigen Eingriffs (5,88 ha, vorwiegend aufgrund der ca. 2 km Trassenlänge der B 64n am Ostrand des Gebietes) in das zum Schutz des Kammmolches ausgewiesene FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“, den damit einhergehenden Beeinträchtigungen des Kammmolches sowie artenschutzrechtlich bezüglich der Beeinträchtigungen der Reptilienarten Schlingnatter und Zauneidechse auf. Angesichts der Bedeutungen des europäischen Gebietsschutzrechts und des besonderen Artenschutzes (§§ 34 und 44 BNatSchG) gebührt diesen Beeinträchtigungen, die so bei allen anderen Varianten vermieden werden, in der Abwägung auch ein besonders hohes Gewicht.

### Zusammenfassung der prognostischen Abwägungsergebnisse

Trotz dieses Gewichts überwiegen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in der hier ausreichenden prognostischen Gesamtabwägung, für die alle Vor- und Nachteile der in Frage kommenden Varianten unter Berücksichtigung ihres jeweiligen Gewichts überschläglich zu saldieren und vergleichend zu betrachten sind, die Vorteile der beantragten Vorzugsvariante V 2. Sowohl in Relation zu den schon in der UVS von 1994 untersuchten Varianten 1 und 3 als auch in Relation zu der auf aufgrund der Anhörungsergebnisse nachträglich untersuchten – und alternativ mit Ost- oder Westumgehung Godelheims ausgestatteten – Kombinationsvariante erweist sie sich danach als die Variante, mit der im Gesamtergebnis bei gleichzeitiger Erfüllung aller verkehrlichen Anforderungen und Planungsziele die geringsten Beeinträchtigungen der betroffenen öffentlichen und privaten Belange einhergehen.

Zunächst verfügt – jedenfalls in ihrer Summe – auch bereits die Vielzahl der Vorteile über ein erhebliches Gewicht, die mit der Vorzugsvariante V 2 abseits der zum Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt gehörenden arten- und gebietsschutzrechtlichen Auswirkungen am Bahndamm einhergehen. So kommen der V 2 die Bündelungseffekte mit der Bahnlinie Langeland-Holzminden zu Gute und sie beinhaltet nicht zuletzt deswegen die geringste Streckenlänge der B 64n/B 83n. Sie bedingt u. a. weniger Ersatzwege, auch unter Berücksichtigung des B 64n-Querschnitts RQ 15,5 die insgesamt geringste Neuversiegelung (womit diesbezüglich im Übrigen auch das in der aktuellen, vorliegend aber noch nicht zur Anwendung kommende Fassung des UVPG enthaltene Schutzgut Fläche am wenigsten beeinträchtigt wird) und mit deutlich weniger Einschnitt- und Dammlagen auch deutlich weniger Eingriffe in die Topographie und die Landschaft. Weniger Erdbewegungen und Beeinträchtigungen des Bodens gehen damit einher, mit den geringeren Einschnittlagen auch geringere Beeinträchtigungen durch in Grundwasserschichten hineinreichende Baumaßnahmen.

Entgegen der Einwendungen der betroffenen Anlieger verursacht die beantragte Vorzugsvariante trotz der Massivität der geplanten Lärmschutzwand weiterhin die geringeren Zerschneidungswirkungen, belastet unter Einbeziehung auch ihrer Größe in geringerem Umfang Wohngebiete mit zusätzlichen Immissionen und schränkt mit ihrer Parallelführung zur Bahn auch die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten Godelheims letztlich weniger, mindestens jedoch nicht mehr ein als andere Varianten.

Auch Eigentumsbelange Dritter, insbesondere solcher durch Grundstücksinanspruchnahmen zu Lasten der Landwirtschaft, berührt die mit dem geringsten Flächenverbrauch verbundene

und als Vorzugsvariante in das Planfeststellungsverfahren eingebrachte V 2 letztlich weniger als die übrigen Varianten.

In der Abwägung zu berücksichtigende und aus den – geringeren – Grundstücksinanspruchnahmen resultierende Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind mit Blick auf die geplante und schon eingeleitete Unternehmensflurbereinigung bei keiner Variante zu erwarten. Deutlich zu Gunsten der V 2 fällt indes auch noch die Vermeidung des erheblichen Bau- und Kostenaufwands ins Gewicht, den die anderen Varianten und in besonderem Maße die V 3 sowie die im Anhörungsverfahren geforderte Kombinationstrasse mit Ost- oder Westumgehung von Godelheim mit ihren spitz-/schiefwinkligen Bahnquerungsbauwerken verursachen.

Sodann sind auch die übrigen Varianten mit gewichtigen Auswirkungen auf den Arten-, insbesondere aber den Europäischen Gebietsschutz verbunden. Dies gilt in ganz besonderem Maße für die V 1, bei der Teilstrecken der B 64n/B 83n von zusammen mehr als 3,5 km Länge und noch größerem Flächenbedarf südlich von Ottbergen und südlich bzw. östlich von Godelheim mittig durch das FFH-Gebiet „Nethe“ verlaufen. Es gilt aber aus den genannten Gründen erst Recht für die V 3 und für die in der Anhörung geforderte Variantenkombination mit Ost- oder Westumgehung von Godelheim. Die Auswirkungen der letzten beiden Varianten sind zwar flächig betrachtet geringer, wirken sich dafür aber auf eine größere Zahl an FFH-Gebieten und außerdem auch auf in ihnen enthaltene Lebensraumtypflächen aus.

Den letzten in der Abwägung zu Gunsten der V 2 ausfallenden Ausschlag in der Waagschale bewirken dann die bei den anderen Varianten zu erwartenden Beeinträchtigungen der Gewässer Nethe und Weser, ihrer Überschwemmungsgebiete und ihres Abflussgeschehens im Hochwasserfall. Denn die bei den anderen Varianten zur hochwasserfreien Führung der Trassen erforderlichen baulichen Eingriffe (lange Dammlagen bzw. baulich sehr aufwändige Aufständungen) bewirken in deutlich größerem Umfang Einwirkungen auf die Gewässer und ihr Abflussgeschehen. Sie bilden nicht nur in deutlich größerem Umfang Abflusshindernisse, sondern erfordern parallel dazu in ebenfalls deutlich größerem Umfang Ersatzretentionsräume, die wiederum mit weiteren Eingriffen verbunden sind. Ähnlich wie Auswirkungen auf den europäischen Gebiets- und Artenschutz mit Blick auf dessen Bedeutung hoch zu gewichten sind, sind mit Blick auf das Verbesserungsgebot und das Verschlechterungsverbot der WRRL auch diese Auswirkungen auf die Gewässer und ihre Wasserkörper hoch in ihrer Gewichtung anzusetzen.

Unter Berücksichtigung des planerischen Gebots der Minimierung von Eingriffen einerseits und der zu erreichenden Planungsziele andererseits kann deshalb mit überwiegender Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass die Abwägung im Planfeststellungsverfahren eher zu Gunsten der beantragten Vorzugsvariante ausfallen wird; sie mithin gegenüber den anderen ernsthaft in Frage kommenden Varianten und Alternativen die am besten geeignete sein und sich eine andere Linienführung nicht als vorzugswürdig herausstellen wird.

#### d) Artenschutzrechtliche Betrachtung der beantragten Vorzugstrasse

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden der beantragten Vorzugstrasse voraussichtlich nicht entgegenstehen. Ihr Eintreten wird mit überwiegender Wahrscheinlichkeit mit Hilfe von geeigneten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (sog. „CEF-Maßnahmen“) vermieden werden können.

Dass mit der Vorhabentrasse der B 64n und ihrer Führung parallel zur Bahnlinie Beeinträchtigungen der Reptilienarten Schlingnatter und Zauneidechse einhergehen, mit denen die Verbotstatbestände der Nrn. 1, 2 und 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden dürften, bestätigen die beiden LBP's und die artenschutzrechtlichen Fachbeiträge, ist unstrittig und bedarf daher an dieser Stelle keiner weiteren Ausführungen; nicht zuletzt sind sie deshalb Gegenstand dieser vorläufigen Anordnung.

Da es sich um entsprechend geschützte Arten im Sinne von § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG handelt, greift bei unvermeidbaren und gem. § 15 BNatSchG zulässigen Eingriffen, d. h. bei Eingriffen, denen die dortige Eingriffsregelung nicht entgegensteht, das Tötungs- und Verletzungsverbot der Nr. 1 des § 44 Abs. 1 BNatSchG jedoch nicht, wenn sich das entsprechende Risiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und wenn sich die Beeinträchtigungen nicht vermeiden lassen. Das ebenfalls in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen greift gem. § 44 Abs. 5 S. 2 Nrn. 2 BNatSchG nicht, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Zuge einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden, und wenn diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind. Das Verbot der Nr. 3 des Abs. 1 des § 44 BNatSchG greift schließlich gem. § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG dann nicht, wenn die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Um dies jeweils zu erreichen, d. h. es nicht zum Eintritt eines Verbotstatbestandes kommen zu lassen, wird die Festsetzung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen in § 45 Abs. 5 S. 3 BNatSchG ausdrücklich für zulässig erklärt.

Um derartige vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zu Gunsten der Schlingnattern und der Zauneidechsen handelt es sich vorliegend bei denen, die von dieser vorläufigen Anordnung erfasst werden.

Unter der Voraussetzung, dass die beantragte Vorzugstrasse in der Planfeststellung bestätigt wird, was vorliegend mit überwiegender Wahrscheinlichkeit im Sinne der tatbestandlichen Voraussetzungen des § 17 Abs. 2 FStrG der Fall ist, sind die Beeinträchtigungen der Schlingnattern und Zauneidechsen unvermeidlich im Sinne von § 15 BNatSchG. Denn der Begriff der Vermeidbarkeit im Sinne von § 15 BNatSchG umfasst nur die Vermeidbarkeit an Ort und Stelle und Berücksichtigung der gewählten Trassierung, nicht aber Vermeidbarkeit durch Unterlassung des Vorhabens oder durch Umtrassierung (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, 4 C 10.96,

zu § 19 BNatSchG a. F.). Vorliegend könnten die Beeinträchtigungen aber nur durch Unterlassung des Vorhabens oder eine andere Trassierung vermieden werden. Die entsprechende Voraussetzung zur Anwendung der die Verbotstatbestände des Abs. 1 im § 44 BNatSchG konkretisierenden Regelung des § 44 Abs. 5 BNatSchG liegen damit vor. Die vorgesehenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sind auch geeignet, den Eintritt der Verbotstatbestände ausreichend sicher auszuschließen.

Die neu geschaffenen Lebensräume erfüllen die Lebensraumansprüche beider Reptilienarten und sind über einen Funktions- und Austauschbeziehungen sicherstellenden Wanderkorridor miteinander verbunden und in die weiteren Lebensräume beider Arten im Planungsraum so angegliedert, dass die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen (bzw. neu geschaffenen) Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang in diesem Raum gewährleistet wird. Angesichts der Lage der neuen Habitate abseits der B 64n/B 83n und anderer Verkehrswege sowie der Ausprägung der sie umgebenden Strukturen sowie begleitender Schutzmaßnahmen, mit denen Neubesiedlungen z. B. durch Rückwanderungen unterbunden werden, entfällt für die umgesiedelten Exemplare beider Arten das Risiko, dem Straßenverkehr zum Opfer zu fallen. Gleichzeitig wird mit ihrer Umsiedlung und der damit einhergehenden „Räumung“ ihrer Lebensräume entlang der Trasse der B 64n/B 83n sichergestellt, dass mit der späteren Aufnahme der Bauarbeiten

- Schlingnatter- und Zauneidechsenindividuen oder ihre Entwicklungsformen nicht verletzt oder getötet oder aus der Natur entnommen, beschädigt oder zerstört werden,
- keine erheblichen Störungen der Schlingnattern und Zauneidechsen in ihren Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten stattfinden und
- heutige Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Schlingnattern und Zauneidechsen am Bahndamm nicht oder nur insoweit entnommen, beschädigt oder zerstört werden, wie sie in funktionsfähiger Form vorher an anderer Stelle entstanden sind.

Die zuständigen Naturschutzbehörden haben unabhängig voneinander die entsprechende fachliche Eignung der Schlingnatter- und Zauneidechsenumsiedlung als vorzeitige Ausgleichsmaßnahme zur Vermeidung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ausdrücklich bestätigt. Auch wurde bestätigt, dass die im Rahmen von CEF-Maßnahmen bereits hergerichteten neuen Habitate (und von ihrer Konzeption her auch die weiteren noch herzurichtenden bzw. fertigzustellenden Ersatzlebensräume) den Lebensraumansprüchen der Schlingnattern und Zauneidechsen gerecht werden und sie daher auch geeignet sind, diese aufzunehmen.

Den diesbezüglichen Einwänden der Naturschutzverbände, die im Anhörungsverfahren beteiligt wurden und die zu dem Antrag auf die vorläufige Anordnung gem. § 17 Abs. 2 FStrG auch nochmals separat angehört wurden, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen.

Die Naturschutzverbände haben sowohl die Eignung der neuen Lebensräume als solche als auch die der Umsiedlung als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme bestritten. Den neuen Lebensräumen würde zumindest bezogen auf den Abschnitt 1 der B 64n/B 83n (Godelheim-

Höxter) die ausreichende Anbindung an die entfallenden Habitate fehlen. Der Begriff des räumlichen Zusammenhangs in § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG sei so zu verstehen, dass die Entfernung vom Eingriffsort zur Maßnahmenfläche den artspezifischen Aktionsradius nicht überschreiten darf. Von daher lägen die Ersatzlebensräume zu weit von den Eingriffsorten entfernt. Selbst dann, wenn dies nicht der Fall sei und die neuen Lebensräume als geeignet zu betrachten wären, verspreche jedenfalls die Maßnahme der Umsiedlung nicht den erforderlichen Erfolg. In ihrer Stellungnahme haben die Naturschutzverbände dazu auf eine Veröffentlichung des Bundesamtes für Naturschutz (BfN, Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben, Umweltforschungsplan 2007) Bezug genommen, in der die Erfolgswahrscheinlichkeit einer Schlingnatter-Umsiedlung mit Blick auf die Erhaltung der Population als gering eingeschätzt wird. Letztendlich könne auch nicht davon ausgegangen werden, dass die Umsiedlung alle Tiere erfassen kann. Vielmehr müsse angenommen werden, dass einige in ihren Lebensräumen verbleiben und trotz der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der Verbotstatbestände Schaden nehmen.

Die fachliche Vorgabe, wonach Ersatzlebensräume möglichst nicht weiter vom Eingriffsort entfernt sein sollen als es dem Aktionsradius der betroffenen Art entspricht, ist in erster Linie dem Umstand geschuldet, dass die jeweilige Art diese Lebensräume im Regelfall selbst aufsuchen muss. Dies ist ausgeschlossen, wenn die Entfernung den Aktionsradius der Art nennenswert überschreitet.

Dementsprechend sollen vorliegend die betroffenen Arten Schlingnatter und Zauneidechse ihre neuen Lebensräume so weit wie möglich selbst aufsuchen und dazu vom Bahndamm vergrämt werden. Nur ist der zu erwartende Erfolgsgrad der Vergrämung hier gerade bezogen auf den B 64n/B 83n-Abschnitt 1 insoweit eingeschränkt, als ihn unzureichende Ersatzlebensräume in unmittelbarer Bahndammnähe minimieren. Näher gelegene potentielle Ersatzlebensräume bieten sich hier aber angesichts der Struktur des Raums nicht an und lassen sich daher nicht generieren. Außerdem kann aufgrund der Ortstreue vor allem adulter Schlingnattern ohnehin nicht gewährleistet werden, dass alle Exemplare von sich aus den gewünschten Standortwechsel vollziehen. Sie würden ihn möglicherweise auch dann nicht vollständig vollziehen, wenn umfangreichere neue Lebensräume in Bahndammnähe zur Verfügung stünden bzw. die Entfernung zwischen alten und neuen Lebensräumen deutlich kürzer wäre. Eine gleich geeignete Alternative zur Umsiedlung ist daher zum einen nicht ersichtlich und wurde trassen- bzw. variantenbezogen im Übrigen auch von den Naturschutzverbänden nicht aufgezeigt. Zum anderen belegen die Ergebnisse des bereits laufenden Schlingnatter- und Zauneidechsenmonitorings, dass die neuen Lebensräume und Wanderkorridore trotz ihrer nicht optimalen Anbindung an die alten Lebensräume entlang des B 64n/B 83n-Abschnitts 1 angenommen werden (vgl. auch Ausführungen des Gutachterbüros im Erörterungstermin). So ließen sich im Rahmen der Untersuchungen entlang der neuen Strukturen Abwanderungen juveniler Exemplare vom Bahndamm belegen und die Teilfläche b der Ausgleichsfläche A 9.16<sub>CEF</sub> ist nachweislich bereits mit auch aus anderen Lebensräumen zuwandernden Schlingnattern besiedelt, sodass sie als Zielfläche für die umzusiedelnden Exemplare nicht mehr in Frage kommt.

Damit kann die gutachtliche Prognose der Geeignetheit der neuen Habitate (LBP, Schlingnatter- und Zauneidechsen) und Wanderkorridore als belegt und zumindest für den konkreten Fall

die des BfN-Papiers zu den Rahmenbedingungen der Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben von 2007 als insoweit widerlegt betrachtet werden. Zur Prognosegüte des aus 2007 stammenden und somit inzwischen 13 Jahre alten BfN-Papiers ist dabei darauf hinzuweisen, dass zum damaligen Zeitpunkt positive Belege für die erfolgreiche Anlegung von Ersatzlebensräumen gefehlt haben und für sie allgemein eine mittlere Entwicklungsdauer von drei bis fünf Jahren angenommen wurde. Diese ist jedoch von den standörtlichen Bedingungen des konkreten Einzelfalls abhängig. Da hier neu hergerichtete Habitate bereits im ersten und zweiten Jahr nach Umsetzung von Schlingnattern und auch Zauneidechsen besiedelt wurden, kann jedenfalls vorliegend abweichend von dem Papier von einer deutlich kürzeren Entwicklungsdauer ausgegangen werden. Ein dem BfN-Papier entsprechender zeitlicher Vorlauf ist aber dennoch berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund sowie angesichts des vorgesehenen Risikomanagements und Monitorings (Ziffer 2.4 der Antragsunterlage, Büro Bioplan) kann von einer im Sinne des Ziels der Maßnahme erfolgreichen Umsiedlung der Schlingnattern und auch der Zauneidechsen ausgegangen werden. Mit dem Bau der B 64n/B 83n kann zudem erst nach Planfeststellung und nach einer gutachtlich bestätigt erfolgreichen Umsiedlung begonnen werden.

Mit der letztlich ohnehin erforderlichen Umsiedlung der Schlingnattern und Zauneidechsen ist dann auch der räumliche und die üblichen Aktionsradien der beiden Arten teilweise übersteigende Abstand zwischen alten und neuen Habitaten nicht mehr für den Erfolg der Maßnahme ausschlaggebend. Es kommt bei einer Umsiedlung letztlich nicht mehr darauf an, ob die neuen Lebensräume inner- oder außerhalb der bisherigen Aktionsradien liegen. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten ist unabhängig davon im Sinne von § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 2 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang gesichert. Dies ergibt sich aus der Einbindung der neuen Habitats in weitergehende, in diesem Fall westlich und südwestlich von ihnen liegende Lebensräume beider Arten, aus denen zum Teil auch die beschriebenen Zuwanderungen in die eigentlich für die Schlingnattern und Zauneidechsen vom Bahndamm hergerichteten Flächen erfolgt sind.

Der Zulassung des zur Umsiedlung erforderlichen Nachstellens und Fangens im Rahmen einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG vom entsprechenden Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bedarf es zu deren Umsetzung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht. Denn gem. § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 2 gilt das entsprechende Verbot der Nr. 1 des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht, wenn das Fangen und Nachstellen im Rahmen einer zum Schutz der Tiere erforderlichen Maßnahme erfolgt und die ansonsten zu erwartenden Beeinträchtigungen der Tiere unvermeidbar sind. Dies ist hier der Fall. Die mit dem Bau der B 64n/B 83n einhergehenden Beeinträchtigungen der Schlingnattern und Zauneidechsen sind nicht vermeidbar und die das Fangen und Nachstellen erforderliche Umsiedlung dient der Vermeidung eines Verbotstatbestandes und damit dem Schutz der Tiere.

Eine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG könnte von daher nur mit Blick auf die Regelung des § 44 Abs. 5 S. 1 BNatSchG erforderlich sein. Danach gilt der Abs. 2 nur für gem. § 15 Abs. 1 unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17

Abs. 1 oder 3 zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden. Diese hier in Form der Planfeststellung erforderliche Zulassung, mit der dann auch die Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG abgearbeitet werden muss, steht jedoch noch aus. Es kann von daher fraglich sein, ob das gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 verbotene, für die Umsiedlung aber erforderliche Fangen und Nachstellen durch § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 2 BNatSchG gedeckt ist, es mithin nicht für sich betrachtet wieder einen eigenständigen Verbotstatbestand erfüllt.

Bei einer vorläufigen Anordnung nach § 17 Abs. 2 FStrG für eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme – die immer artenschutzrechtlich bedingt ist – bleibt die abschließende Abarbeitung der Eingriffsregelung aber immer der erst später erfolgenden Planfeststellung vorbehalten. Die erst später erfolgende Abarbeitung der Eingriffsregelung ist bei der vorläufigen Anordnung einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme also der Regelfall. Kann im Sinne des § 17 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 FStrG mit einer Entscheidung zu Gunsten der beantragten Planfeststellung gerechnet werden, heißt dies zudem immer auch, dass zumindest mit einer ordnungsgemäßen Abarbeitung der Eingriffsregelung zu rechnen ist. Von daher ist es nicht offenkundig, dass es für das einer Umsiedlung im Rahmen einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme immanente Fangen und Nachstellen einer separaten Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG bedarf. Wäre dem so, könnte § 44 Abs. 5 BNatSchG also wegen der nicht abschließend bearbeiteten Eingriffsregelung der §§ 15, 17 BNatSchG nicht zur Anwendung kommen, könnte letztendlich für eine vorläufige Anordnung auch nicht abschließend geklärt werden, welche Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im Sinne des Verbots der Nr. 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG überhaupt vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erfordern.

Sollte es gleichwohl zur Umsetzung der Umsiedlung und entgegen der vorstehenden Darlegungen einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG bedürfen, liegen auch deren Voraussetzungen vor. Denn nach dieser Regelung kann die zuständige Behörde von den Verboten des § 44 BNatSchG weitere Ausnahmen u. a. zum Schutz der natürlich vorkommenden Tier- und Pflanzenwelt zulassen (§ 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 2 BNatSchG). Dies ist gerade das Ziel der vorgesehenen Umsiedlungen. Sie sollen vermeiden, dass Exemplare der Schlingnatter und der Zauneidechse durch den Bau der B 64n/B 83n Schaden nehmen. Dass die Umsiedlung von Schlingnattern in Ersatzhabitate in entsprechenden Fallkonstellationen diesem Ziel dient, hat auch das BVerwG in seinem Urteil vom 14.04.2010, 9 A 5.08 (vgl. dort Rn. 136) schon entschieden.

Alternative, gleich geeignete Ausgleichsmaßnahmen, mit denen der Schutz der Schlingnattern und Zauneidechsen auf andere Art und Weise ohne Umsiedlung (und ohne Fangen und Nachstellen) sichergestellt werden könnten, sind – wie zuvor schon festgestellt – nicht ersichtlich und eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Population ist ebenfalls nicht zu erwarten. Auch insoweit gilt, dass gerade ihre Umsiedlung ihre Population sichert. Die untere Naturschutzbehörde des Kreises Höxter hat ergänzend zutreffend darauf hingewiesen, dass dies ihres Erachtens auch unabhängig von dem geplanten Straßenneubau gilt, mithin also in jedem Fall eine Verbesserung der Lebensraumsituation und eine Stabilisierung der Population erreicht wird, wenn sich die Lebensräume vom Bahndamm weg verlagern. Die übrigen im S. 2 enthaltenen Voraussetzungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen damit vor. Dem Art. 16 Abs. 1 der FFH-RL sind keine weitergehenden Anforderungen zu entnehmen.

Für den Fall, dass sie erforderlich sein sollte, wird mit dieser vorläufigen Anordnung daher gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG eine vorsorgliche Ausnahme von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG erteilt.

e) Gebietsschutzrechtliche Betrachtung der beantragten Vorzugstrasse

Auch der Europäische Gebietsschutz wird der beantragten Vorzugstrasse voraussichtlich nicht entgegenstehen. Zwar ist das Vorhaben mit bedeutsamen Beeinträchtigungen in das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ verbunden, diese bleiben jedoch ausweislich der durchgeführten FFH-Verträglichkeitsprüfung unterhalb der einer Zulassung entgegenstehenden Erheblichkeitsschwelle im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG.

Nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen („FFH-Verträglichkeitsprüfung“). Diese FFH-Verträglichkeitsprüfung wurde durchgeführt. Sie enthält die zur Bewertung der Erhaltungsziele erforderliche Erfassung der von der B 64n/B 83n betroffenen Bestandteile des FFH-Gebietes und ist Bestandteil der Planunterlagen. Dafür, dass die Bestandserfassung unvollständig oder fehlerhaft ist und insofern die erforderliche Bewertung der Auswirkungen nicht zulässt, haben sich im Anhörungsverfahren und auch sonst keine Anhaltspunkte ergeben. Bestritten wird jedoch das Ergebnis der Bewertung der Auswirkungen, die als nicht erheblich eingestuft werden. So wird vorgetragen, mit dem unmittelbaren Flächeneingriff durch die 2 km lange Trassenführung am Ostrand des zum Schutz des Kammmolches ausgewiesenen Gebietes werde die in der sog. „Fachkonvention“ (Fachkonventionssystem und Fachkonvention zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP, Trautner et. al, 2007) näher definierte Erheblichkeitsschwelle um ein Vielfaches überschritten. Die damit einhergehenden Beeinträchtigungen des Kammmolches würden auch nicht vermieden, jedenfalls nicht mit Hilfe von anrechenbaren Schadensbegrenzungsmaßnahmen. Denn bei den vorgesehenen Schutzmaßnahmen bzw. neuen Lebensräumen handle es sich nicht um anrechenbare Schadensbegrenzungsmaßnahmen, sondern lt. Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) um nicht anrechenbare Ausgleichsmaßnahmen. Außerdem beinhalte der Flächeneingriff auch 55 m<sup>2</sup> des Lebensraumtyps 6430 „Hochstaudenfluren“, womit die die zugehörige Bagatellgrenze bildende Erheblichkeitsschwelle, die bei 50 m<sup>2</sup> läge, um 5 m<sup>2</sup> überschritten würde.

Diesen Einwänden vermag die Planfeststellungsbehörde indes nicht zu folgen.

aa) Beeinträchtigungen der Lebensräume des Kammmolches

Im Sinne von Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL kann ein Projekt dann das Gebiet erheblich beeinträchtigen, wenn es droht, „*die für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungsziele zu gefährden*“ (EuGH, Urteil vom 07.09.2004, C-127/02). Dies ist eine vorrangig naturschutzfachliche Frage, die nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalles zu beantworten ist. Für die Prüfung der FFH-Verträglichkeit maßgeblich ist deshalb der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten im Sinne der Legaldefinitionen des Art. 1 Buchst. e und i FFH-RL. Ein günstiger Erhaltungszustand muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben, ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden (BVerwG, Urteile vom 06.11.2012, 9 A 17.11, Rn. 35, und vom 09.02.2017, 7 A 2.15, Rn. 215,

sowie vom 11.07.2019, 9 A 13/18). Anknüpfungspunkt ist dabei der Erhaltungszustand, der zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Zulassung des Projekts besteht.

Es ist mithin zu fragen, ob sicher ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben wird, wobei Stabilität in der Ökosystemforschung als die Fähigkeit beschrieben wird, nach einer Störung wieder zum ursprünglichen Gleichgewicht zurückzukehren (BVerwG, Urteile vom 17.01.2007, 9 A 20.05, Rn. 39 - 43, vom 14.04.2010, 9 A 5.08, Rn. 57, und vom 23.04.2014, 9 A 25/12, Rn. 60). Eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG ist dann auszuschließen, wenn sich der zum Zeitpunkt der Planfeststellung vorhandene Erhaltungszustand der Anhang-II-Art Kammmolch durch den Bau der B 64n/B 83n nicht verschlechtert, d. h. nach Fertigstellung des Vorhabens in von ihm unverminderter und unbeeinflusster Güte fortbesteht.

Einen in der Rechtsprechung ausdrücklich anerkannten Orientierungsmaßstab zur Beurteilung der rechtlichen Fragestellung der Auswirkungen eines flächenbezogenen Eingriffs in einen geschützten Lebensraum auf dessen Erhaltungszustand bietet Kapitel D der Fachkonvention. Allgemeine Hinweise zur andersliegenden Beurteilung der Erheblichkeit eines Flächeneingriffs in die Habitate der in FFH-Gebieten geschützten Tierarten wie hier die des Kammmolches enthält die Fachkonvention im Kapitel E. Danach ist grundsätzlich von der Annahme auszugehen, dass jede Inanspruchnahme eines (Teil-)Habitats einer Art des Anhangs II der FFH-RL, das in einem FFH-Gebiet nach den gebietsspezifischen Erhaltungszielen zu bewahren oder zu entwickeln ist, im Regelfall eine erhebliche Beeinträchtigung mit sich bringt, wenn nicht ausnahmsweise kumulativ folgende Bedingungen erfüllt werden:

- a) Qualitativ funktionale Besonderheiten werden nicht berührt, d. h. die in Anspruch zu nehmende Fläche ist kein für die Art essenzieller bzw. obligater Bestandteil bzw. es sind keine Habitate betroffen, die an anderer Stelle fehlen oder nur unzureichend vorhanden und deswegen für die betreffende Tierart von zentraler Bedeutung sind.
- b) Der Orientierungswert eines quantitativ-absoluten und in Tabelle 3 für die jeweilige Art benannten Flächenverlustes wird nicht überschritten, soweit dieser für das betroffene Teilhabitat anwendbar ist.
- c) Der Orientierungswert eines quantitativ-relativen Flächenverlustes von 1 % der Gesamtfläche des jeweiligen Lebensraums bzw. Habitats der betreffenden Art im Gebiet bzw. einem definierten Teilgebiet wird nicht überschritten.
- d) Es ergeben sich keine hinzuzuaddierenden Flächenverluste aus kumulativ zu berücksichtigenden Plänen und Projekten, die zur Überschreitung der Orientierungswerte gem. b) oder c) führen.
- e) Es ergeben sich auch sonst keine kumulativ zu berücksichtigenden Beeinträchtigungen aus Plänen und Projekten, die zu erheblichen Beeinträchtigungen führen.

Danach müsste – legt man allein diese Orientierungswerte zu Grunde – mit einer erheblichen Beeinträchtigung des Kammmolches und seines Erhaltungszustands gerechnet werden, weil die Orientierungswerte der Bedingungen b) und c) erheblich überschritten werden. Denn die Flächeninanspruchnahme der B 64n/B 83n aus dem FFH-Gebiet beläuft sich auf insgesamt 5,88 ha (1,39 ha Lebensräume am Bahndamm mit hoher Bedeutung für Jungtiere und als Winterquartier auch adulte Tiere, 3,95 ha Landlebensräume mittlerer Bedeutung und 5.450 m<sup>2</sup> eines Abgrabungsgewässers). Sie umfasst damit mehr weit mehr als 1 % des gesamten 73,14 ha großen FFH-Gebietes. Quantitativ-absolut dürften gem. Kapitel E Tabelle 3 sogar nur 6.400 m<sup>2</sup> der Kammmolch-Habitate in Anspruch genommen werden, um die Erheblichkeitsschwelle nicht zu überschreiben.

Vorliegend führt die Überschreitung der Orientierungswerte abweichend davon jedoch voraussichtlich nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes, die einer Entscheidung zu Gunsten des Vorhabenträgers entgegensteht. Insofern können die Orientierungswerte des Kapitels E der Fachkonvention mangels besserer Erkenntnisse zwar in der Regel eine Orientierung bieten. Eine normative Geltung können sie jedoch gerade nicht beanspruchen. Auch in der Rechtsprechung sind die Orientierungswerte des Kapitels E der Fachkonvention bislang nicht ausdrücklich als normative Vorgabe anerkannt. Mindestens bei Vorlage entsprechender Gründe ist eine abweichende Entscheidung jedenfalls gerechtfertigt (vgl. BVerwG, Urteile vom 06.11.2012, 9 A 17.11, und vom 23.04.2014, 9 A 25.12, Rn. 66, zum Kapitel D der Fachkonvention). Solche Gründe liegen hier vor.

Die Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes, das explizit und ohne Teilabgrenzung zum Schutz des Kammmolches gemeldet und ausgewiesen worden ist, ist diesbezüglich nicht durchgängig mit der Beeinträchtigung eines geschützten Lebensraumtyps zu vergleichen, bei dem jeder Flächeneingriff mit einer Verkleinerung der Lebensraumtypflächen verbunden ist. Der Erhaltungszustand des Kammmolches hängt diesbezüglich nämlich nicht von der unverändert bleibenden Größe des Gesamtlebensraums des FFH-Gebietes, sondern davon ab, dass innerhalb des FFH-Gebietes, das sich nicht nur aus Kammmolch-Habitaten zusammensetzt, in der notwendigen Güte und Menge Laichgewässer, zugehörige Landlebensräume und Überwinterungsgebiete vorhanden sind. Insbesondere beim Kammmolch, der mit einem in der Regel nur rd. 1.000 m umfassenden Aktionsradius nicht zu den besonders mobilen Arten zählt, ist von daher die Güte und Qualität der kleinräumigeren Teilhabitate des FFH-Gebietes bedeutsamer als dessen reine Gesamtgröße. Eine Bewertung der Beeinträchtigungen des Kammmolches und seines Erhaltungszustands, die sich letztlich allein an der Größe der betroffenen Flächen orientiert, ist daher rechtlich nicht vorzugswürdig.

Das BVerwG hat dementsprechend zu diesem Sachverhalt in seinem Urteil vom 12.03.2008, 9 A 3.06, Rn. 132, ausgeführt:

*„Anders als für den Verlust von LRT-Flächen kann für den Verlust von Habitatflächen geschützter Arten nicht die Grundannahme zum Tragen kommen, im Regelfall sei jeder Flächenverlust erheblich. Während die Definition eines günstigen Erhaltungszustandes in Art. 1 FFH-RL für den natürlichen Lebensraum u.a. darauf abstellt, ob die Flächen, die er im natürlichen Verbreitungsgebiet einnimmt, mindestens beständig sind (Buchst. e), kommt es für den günstigen Erhaltungszustand einer Art nicht auf die Beständigkeit der Habitatfläche, sondern auf die Beständigkeit der Art an (Buchst. i). Verluste von Habitatflächen führen deshalb nicht ohne Weiteres zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der geschützten Art. Entscheidendes Beurteilungskriterium ist vielmehr das der Stabilität, das die Fähigkeit umschreibt, nach einer Störung wieder zum ursprünglichen Gleichgewicht zurückzukehren. Ist eine Population dazu in der Lage, sei es, dass sie für ihren dauerhaften Bestand in der bisherigen Qualität und Quantität auf die verlorengelassene Fläche nicht angewiesen ist, sei es, dass sie auf andere Flächen ohne Qualitäts- und Quantitätseinbußen ausweichen kann, so bleibt ein günstiger Erhaltungszustand erhalten und ist demgemäß eine erhebliche Beeinträchtigung zu verneinen [...].“*

In dem Urteil des BVerwG vom 06.03.2014, 9 C 6.12, Rn. 35, heißt es:

*„Es ist nach der normativen Struktur des Habitatschutzrechts offenkundig, dass Arten und Lebensraumtypen nicht einem einheitlichen Prüfungsansatz unterliegen. Art. 6 Abs. 3 FFH-RL spricht zwar von einer Beeinträchtigung des Gebietes als solchem, doch schon Art. 6 Abs. 2 FFH-RL differenziert zwischen der Verschlechterung der natürlichen Lebensräume und der Verschlechterung der Habitate der Arten sowie Störungen von Arten, für die die Gebiete ausgewiesen worden sind. Soweit der Kläger aus der in Art. 3 Abs. 1 FFH-RL verankerten Verpflichtung zur Gewährleistung eines günstigen Erhaltungszustandes der Habitate der Arten herleitet, dass hierdurch Verschlechterungen der Habitate der Arten "absolut" untersagt seien, verfehlt er die Systematik der Richtlinie, die sowohl bei der Festlegung der Ziele (Art. 2 und 3 Abs. 1 Unterabs. 1 FFH-RL) als auch bei den Prüfungs-, Verfahrens- und Verbotstatbeständen (Art. 6 FFH-RL) die Unterscheidung zwischen dem Schutz der natürlichen Lebensraumtypen und der Habitate der geschützten Arten vornimmt. Zentralbegriff ist derjenige des "günstigen Erhaltungszustandes", der in Art. 1 Buchst. e) für die natürlichen Lebensräume und in Buchst. i) für die geschützten Arten unterschiedlich definiert wird und daher nicht den Schluss zulässt, für beide wirke sich eine Verschlechterung oder ein Verlust von Habitatflächen in gleicher Weise aus.“*

Im Ergebnis entfaltet die Fachkonvention jedenfalls auch nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung des BVerwG keine normative Wirkung, so dass einzelfallbezogen bei Vorlage entsprechender Gründe von ihr abgewichen werden kann. Mehr noch als bei betroffenen Lebensraumtypen gilt dies bei Betroffenheiten erhaltungszielbestimmender Arten wie vorliegend denen des Kammmolches. Diese Abweichung ist dann möglich, wenn sichergestellt ist, dass sich trotz des erheblichen Flächeneingriffs in das FFH-Gebiet als solches mindestens eine Verschlechterung des Erhaltungszustands des Kammmolches auszuschließen ist. Dies wiederum kann vorliegend mit Hilfe der vorgesehenen Schadenbegrenzungsmaßnahmen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sichergestellt werden (vgl. Kap. 6.2.1 des FFH-VP). Sie beinhalten neben diversen Amphibienleiteinrichtungen und Querungshilfen zur Sicherstellung kollisionsfreier Wanderungen u. a. mit

- der Anlage von Gesteinswällen und den Einbau von Vorbruch (Kalkstein) in Böschungen, die die Funktion der Gesteinslebensräume am Bahndamm übernehmen,
- der Umwandlung von 1,69 ha Ackerfläche in Extensivgrünland zur Herrichtung von Landlebensräumen, die die Funktion der entfallenden Lebensräume übernehmen,
- die Extensivierung von 1,26 ha Grünland und Feuchtweide und Schaffung wechselfeuchter bis nasser Standorte,
- der Unterbindung der Freizeitnutzung am Gewässer östlich der Grundlosen in Verbindung mit dem Verzicht auf Raubfischbesatz,
- der Anlage eines Wassergrabens mit verkrauteten Wasserflächen,
- der Anlage von insg. 15 Kleingewässern auf Acker- und Grünlandflächen und in Laubwaldbeständen (Flächenumfang: 0,9 ha),
- der Entschlammung der kleinen Grundlosen zur Herrichtung eines attraktiven Laichgewässers sowie
- der Herrichtung von Laichhabitaten durch die naturnahe Gestaltung eines Abgrabungsgewässers mit flachen Uferbereichen

eine Vielzahl von Maßnahmen, die zur Schadensbegrenzung vor dem Bau der B 64n/B 83n umzusetzen und – wie z. B. die Gesteinswälle, die Entschlammung der kleinen Grundlosen und die naturnahe Gestaltung des Abgrabungsgewässers – zu größeren Teilen auch schon umgesetzt worden sind. Da der eher wenig mobile Kammmolch eher Landlebensräume und Überwinterungsgebiete in der Nähe seiner Laichgewässer aufsucht, nimmt mit der Durchführung dieser Maßnahmen auch schon jetzt die Bedeutung des Bahndamms ab. Mit der Umsetzung aller Maßnahmen werden dann mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf vor der Planfeststellung und vor einer Aufnahme der Bauarbeiten zur Errichtung der B 64n/B 83n im Sinne der Bedingung a) der Fachkonvention auch keine qualitativ-funktionalen Besonderheiten berührt werden, die an anderer Stelle fehlen oder nur unzureichend vorhanden sind.

Davon, dass mit Hilfe dieser Maßnahmen der Erhaltungszustand des Kammmolches gesichert werden kann, kann, wie auch die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold im Erörterungstermin bestätigt hat, ausgegangen werden. Denn wie das Gutachterbüro ebenfalls im Erörterungstermin dargelegt hat, konnte zuletzt unter Berücksichtigung der bereits durchgeführten Maßnahmen bereits eine 1.000 Tiere umfassende Population konkret nachgewiesen werden. Die gesamte Population hat der Gutachter vor dem Hintergrund, dass nicht das gesamte FFH-Gebiet untersucht werden konnte, auf 1.500 Tiere geschätzt. Der Standarddatenbogen nennt dagegen nur eine Population von 101 bis 250 Tieren.

Letztlich ist eine abschließende Beurteilung der Wirksamkeit der Maßnahmen zu diesem Zeitpunkt jedoch noch gar nicht erforderlich. Hinreichend ist, dass davon ausgegangen werden kann, dass zum Zeitpunkt der Planfeststellung ein ausreichender Nachweis vorliegt. Soweit dazu noch, wie von der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold gefordert, abschließende Untersuchungen erforderlich sind, sind diese bereits angelaufen. Ein Baubeginn wird jedenfalls erst möglich sein, wenn die Maßnahmen vollständig umgesetzt worden sind und aufgrund ihrer nachgewiesenen Wirkungen eine Gefährdung des Erhaltungszustands sicher ausgeschlossen werden kann.

Der diesbezügliche Einwand der Naturschutzverbände, das Maßnahmenkonzept beinhalte in Wirklichkeit keine anrechenbaren Schadensbegrenzungsmaßnahmen, sondern (nur) die gebietsschutzrechtlich nicht anrechenbaren vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen, als die sie in den Maßnahmenblättern des LBP auch bezeichnet werden, vermag nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht durchzugreifen.

Konkrete gesetzliche Regelungen zur Anerkennung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen enthält das BNatSchG nicht. Dass der Schadensbegrenzung dienende Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, die sicherstellen, dass ein günstiger Erhaltungszustand der Lebensraumtypen und Arten stabil gewährleistet wird, in der FFH-VP berücksichtigt werden dürfen, hat das BVerwG schon in seinem Urteil vom 17.01.2007, 9 A 20.05, anerkannt. Auch der EuGH erkennt die Anrechnung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen ausdrücklich an, grenzt sie jedoch in seinem Urteil vom 15.05.2014, Rs. C-521/12, T.C. Briels, von nicht anrechenbaren vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen ab. Auf diese Abgrenzung nehmen die Umweltverbände mit ihrer Kritik Bezug.

Grundlage des sog. „Briels-Urteils“ des EuGH und der darin vorgenommenen Differenzierung ist jedoch wiederum die Beeinträchtigung der Lebensraumtypfläche eines FFH-Gebietes. In dem Urteil (Leitsatz, Juris) heißt es:

*„Dabei hat sie die in das Projekt aufgenommenen Schutzmaßnahmen zu berücksichtigen, mit denen die etwaigen unmittelbar verursachten schädlichen Auswirkungen auf das Gebiet verhindert oder verringert werden sollen, um dafür zu sorgen, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. Dagegen dürfen in einem Projekt vorgesehene Schutzmaßnahmen, mit denen dessen schädliche Auswirkungen auf ein Natura-2000-Gebiet ausgeglichen werden sollen, im Rahmen der Prüfung der Verträglichkeit des Projekts nach Art. 6 Abs. 3 nicht berücksichtigt werden.*

*Dies wäre aber bei Maßnahmen der Fall, die in einer Situation, in der die zuständige nationale Behörde tatsächlich festgestellt hat, dass ein Projekt erhebliche, möglicherweise dauerhaft schädliche Auswirkungen auf den geschützten Lebensraumtyp des betroffenen Natura-2000-Gebiets haben kann, vorsehen, dass in einem anderen, von dem Projekt nicht unmittelbar berührten Teil des Gebiets ein neues, gleich großes oder größeres Areal dieses Lebensraumtyps geschaffen wird.*

*Denn solche Maßnahmen verhindern nicht die durch das Projekt unmittelbar verursachten erheblichen schädlichen Auswirkungen auf den Lebensraumtyp, noch verringern sie diese, sondern sie sollen die Auswirkungen später ausgleichen. Vor diesem Hintergrund können die Maßnahmen nicht gewährleisten, dass das Projekt das Gebiet als solches nicht im Sinne von Art. 6 Abs. 3 der Richtlinie 92/43 beeinträchtigen wird.*

*Überdies lassen sich die etwaigen positiven Auswirkungen der künftigen Schaffung eines neuen - sei es auch größeren und qualitativ besseren - Lebensraums, der den Verlust an Fläche und Qualität desselben Lebensraumtyps in einem Schutzgebiet ausgleichen soll, im Allgemeinen nur schwer vorhersehen. Jedenfalls werden sie erst in einigen Jahren erkennbar sein. Infolgedessen können sie im Rahmen des in der genannten Bestimmung vorgesehenen Verfahrens nicht berücksichtigt werden.*

*Schließlich soll die praktische Wirksamkeit der in Art. 6 der Richtlinie 92/43 vorgesehenen Schutzmaßnahmen verhindern, dass die zuständige nationale Behörde durch sogenannte abmildernde Maßnahmen, die in Wirklichkeit Ausgleichsmaßnahmen entsprechen, die in dieser Vorschrift festgelegten spezifischen Verfahren umgeht, indem sie nach Art. 6 Abs. 3 Projekte genehmigt, die das betreffende Gebiet als solches beeinträchtigen. Nur dann, wenn ein Plan oder Projekt trotz negativer Ergebnisse der nach Art. 6 Abs. 3 Satz 1 der Richtlinie 92/43 vorgenommenen Prüfung aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art durchzuführen ist und keine Alternativlösung vorhanden ist, ergreift der Mitgliedstaat im Rahmen von Art. 6 Abs. 4 der Richtlinie alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen, um sicherzustellen, dass die globale Kohärenz von Natura 2000 geschützt ist. (Rn.28)(Rn.39)“*

Diesen Ausführungen liegen also wiederum die sich unterschiedlich auswirkenden Betroffenheiten auf Lebensraumtypen in FFH-Gebieten einerseits und Arten andererseits zu Grunde. Dass sich, wie sonst in der Regel bei Lebensraumtypflächen, die einer langjährigen und nicht sicher abschätzbaren Entwicklung bedürfen, die Entwicklung des Erhaltungszustands einer stabilen Population des Kammmolches nicht abschätzen lässt, ist vorliegend gerade nicht der Fall. Vielmehr werden sich die Wirksamkeit der Maßnahmen des LBP und der Erhaltungszustand des Kammmolches, der sich auch kurzfristig auf veränderte Lebensverhältnisse einstellen kann, noch vor der Planfeststellung der B 64n/B 83n bzw. vor dem Baubeginn nachweisen lassen. Der Maßnahmenkatalog soll gerade weder teilweise noch vollständig später ausgleichen, sondern von vornherein ohne jeden Zweifel verhindern, dass sich die Auswirkungen des Baus der B 64n/B 83n noch entsprechend negativ auf den Kammmolch auswirken können. Damit erfüllt der Maßnahmenkatalog des LBP zur Erhaltung des Kammmolches inhaltlich und

losgelöst von den nicht bindenden Bezeichnungen in den Maßnahmenblättern die Anforderungen von Schadensbegrenzungsmaßnahmen.

Dies bestätigt im Ergebnis auch das Urteil des BVerwG vom 29.05.2018, 7 C 18.17, in dem nach vorausgegangener EuGH-Entscheidung (Urteil vom 26.04.2017, C-142/16, juris) die Eignung einer Fischaufstiegsanlage, deren Funktionsfähigkeit in der Zwischenzeit nachgewiesen worden war, als Schadensbegrenzungsmaßnahme anerkannt wurde. Das BVerwG führt dort unter Rn. 43 des Urteils aus:

*„Denn die Tötung einzelner Exemplare einer für das FFH-Gebiet maßgeblichen Art auf ihrer Wanderstrecke zum Schutzgebiet stellt zunächst lediglich eine potentielle Beeinträchtigung der Erhaltungsziele dieses Gebiets dar, die sich gerade nicht aktualisiert, wenn die Anzahl der Exemplare, die das Schutzgebiet erreichen, durch ergänzende (Schutz-)Maßnahmen wie die Fischaufstiegsanlage zumindest stabil gehalten wird. Die Ausführungen des EuGH im Urteil vom 26. April 2017 - C-142/16 - sind nicht geeignet, diese Einschätzung in Zweifel zu ziehen. Der EuGH hat zwar die Fischaufstiegsanlage nicht ausdrücklich in Auseinandersetzung mit dem Klagevorbringen als mögliche Schadensminderungsmaßnahme anerkannt; er hat vielmehr tragend auf den mangelnden Nachweis ihrer Wirksamkeit abgestellt. Er ist aber ersichtlich nicht davon ausgegangen, dass - wie von der Kommission vorgetragen - die vorangegangenen Urteile zur Abgrenzung von Schadensminderungs- und Ausgleichs- bzw. Kohärenzmaßnahmen eine Entscheidung im verneinenden Sinne zwingend vorgeben. Die Ausführungen in den Randnummern 35 f. des Urteils legen demgegenüber das Verständnis nahe, der EuGH habe die grundsätzliche Einigung [sic]\* der Fischaufstiegsanlage als Schadensminderungsmaßnahme nicht infrage stellen wollen.“*

*[\* Richtig wohl vom Zusammenhang her: Eignung]*

Aus dem zeitlich etwas neueren Urteil des EuGH vom 25.07.2018, Rs. C-164/17, auf das die Vertreter der Naturschutzverbände dazu des Weiteren und insbesondere auch im Erörterungstermin abgestellt haben, ergibt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nichts Anderes. Ihm liegt ein anderer und von daher nicht vergleichbarer Sachverhalt – Beeinträchtigung einer Kornweihe in einem Europäischen Vogelschutzgebiet – zu Grunde. Denn angesichts ihrer großen Aktionsradien und dessen, dass sie sich hauptsächlich von Kleinsäugetern und Kleinvögeln ernährt, die potentiell im gesamten Schutzgebiet und, obwohl sie überwiegend im Offenland jagt, auch in Waldflächen zu finden sind, die auch als Nistplatz dienen können, ist das gesamte (Vogel-)Schutzgebiet mit seinen unterschiedlichen Funktionen potentieller Lebensraum der Kornweihe. Folglich hat der EuGH unterstellt, dass ein Flächeneingriff in das Vogelschutzgebiet automatisch auch mit einer Reduzierung der Lebensräume der Kornweihe einhergeht, die sich auf die Erhaltungsziele auswirken kann. Analog zu den Umständen beim „Briels-Urteil“, vgl. oben, juris, Rn. 49 – müsse davon ausgegangen werden, dass die Wirkungen bzw. Vorteile der Ausgleichsmaßnahmen jedenfalls zum Zeitpunkt der Prüfung der Verträglichkeit des Plans oder Projekts mit dem betreffenden Gebiet ungewiss sind. Aber nur wenn ausreichende Gewissheit besteht, dass eine Maßnahme wirksam dazu beitragen wird, eine Beeinträchtigung zu vermeiden, und gewährleistet ist, dass kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass das Gebiet als solches durch das Projekt nicht beeinträchtigt wird, könne sie bei der Verträglichkeitsprüfung berücksichtigt werden (vgl. juris, Rn. 41 und Rn. 51 des EuGH-Urteils vom 25.07.2018).

Letzteres ist vorliegend aber der Fall. Es wird durch konkrete Untersuchungen nachgewiesen werden können und bedarf insoweit keiner gutachtlichen Prognose oder Abschätzung, dass sich eine entsprechend große und stabile Population an Kammmolchen einstellt, die den Erhaltungszustand sichert. Gleichzeitig wird sich anders als bei der Kornweihe im Falle des EuGH-Urteils vom 25.07.2018 keine generelle Verkleinerung der Lebensräume des Kammmolches einstellen. Denn anders als das Vogelschutzgebiet bei der mobilen Vogelart Kornweihe ist vorliegend nicht das gesamte FFH-Gebiet auch potentieller Lebensraum des Kammmolches. Die angesichts seiner Aktionsradien im Vergleich zur Vogelart Kornweihe äußerst unmobile Amphibienart Kammmolch ist vielmehr innerhalb des FFH-Gebietes auf seine Laichgewässer, die diese enger umgebenden Landlebensräume sowie die Winterquartiere (barrierefreie Wege zwischen den Laichgewässern und den Winterquartieren eingeschlossen) angewiesen. Habitate ohne entsprechende Ausprägung oder außerhalb seiner Aktionsradien haben für ihn daher keine potentielle Lebensraumfunktion.

Im Ergebnis ist daher nicht ersichtlich, dass mit Beeinträchtigungen des Kammmolches eine der Planfeststellung entgegenstehende erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets einhergehen könnte.

Selbst dann, wenn die LBP-Maßnahmen nicht als Schadensbegrenzungsmaßnahmen anerkannt werden könnten, wären sie im Übrigen, wie den EuGH-Urteilen zu entnehmen ist, mindestens als FCS-Maßnahmen bzw. Kohärenzmaßnahmen im Rahmen einer Abweichungsprüfung gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG berücksichtigungsfähig. Da mit Blick auf die vorstehenden Ausführungen [s. o., Kapitel B Buchstaben b) und c)] fraglich ist, ob zu dem aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses liegenden Vorhaben eine zumutbare, ernsthaft in Betracht kommende Alternative gegeben wäre, mit der die Planungsziele an anderer Stelle oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreicht werden könnten, würde auch diese Abweichungsprüfung mit überwiegender Wahrscheinlichkeit zu Gunsten der beantragten Vorzugstrasse ausfallen und der Planfeststellung somit nicht entgegenstehen.

#### bb) Lebensraumtyp 6430 „Feuchte Hochstaudenfluren“

Lt. Standarddatenbogen beinhaltet das insg. 73,14 ha große FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ 0,4009 ha Fläche des Lebensraumtyps 3150 „Natürliche eutrophe Seen und Altarme“, 0,6305 ha des Lebensraumtyps 6430 „Feuchte Hochstaudenfluren“ und 9,9703 ha des prioritären Lebensraumtyps 91E0 „Erlen-Eschen- und Weichholz-Auenwälder“. Ausschlaggebend für die Meldung des FFH-Gebietes und damit vorrangig im Hinblick auf die Schutzziele ist allerdings ausschließlich die Art Triturus cristatus (= Kammmolch) gewesen.

In der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist ein Verlust von 55 m<sup>2</sup> von den insgesamt 6.305 m<sup>2</sup> der „Feuchten Hochstaudenfluren“ des FFH-Gebietes, die sich auf ca. 14 Einzelflächen verteilen, berechnet. Nach Kapitel D der Fachkonvention ist grundsätzlich von der Annahme auszugehen, dass jede Inanspruchnahme einer Lebensraumtypfläche als (Teil-)Habitat eines FFH-Gebietes eine erhebliche Beeinträchtigung mit sich bringt, wenn nicht ausnahmsweise kumulativ folgende Bedingungen erfüllt werden:

- a) Es werden keine qualitativ funktionalen Besonderheiten berührt, d. h. die betroffenen Lebensraumtypflächen keine speziellen Ausprägungen oder Lebensräume charakteristischer Arten aufweisen.

- b) Der Orientierungswert eines quantitativ-absoluten Flächenverlustes, der vorliegend 50 m<sup>2</sup> beträgt (die schon genannte „Bagatellgrenze“, Tabelle 2 im Kapitel D der Fachkonvention), wird nicht überschritten.
- c) Der Orientierungswerte eines quantitativ-relativen Flächenverlustes von 1 % der Flächen des Lebensraumtyps wird nicht überschritten.
- d) Es ergeben sich keine hinzuzuaddierenden Flächenverluste aus kumulativ zu berücksichtigenden Plänen, die zur Überschreitung der Orientierungswerte gem. b) oder c) führen.
- e) Es ergeben sich keine Beeinträchtigungen aus kumulativ zu berücksichtigenden Plänen und Projekten, die bei ergänzender Berücksichtigung zu erheblichen Beeinträchtigungen führen.

Wie der FFH-Verträglichkeitsprüfung zu entnehmen ist, beinhalten die konkret verlorengelassenen 55 m<sup>2</sup> Lebensraumtypfläche weder eine besondere Ausprägung noch eine besondere Funktion für charakteristische Arten. Sie umfassen mit 0,87 % weniger als 1 % der Gesamtfläche des Lebensraumtyps. Der durch Nährstoffreichtum gekennzeichnete Lebensraumtyp gehört nicht zu den stickstoffempfindlichen Lebensraumtypen, weswegen keine „Critical Loads“ verzeichnet sind. Indirekte Beeinträchtigungen, die den direkten Flächenverlust von 55 m<sup>2</sup> verstärken, ergeben sich daher nicht. Andere die Wirkungen der B 64n/B 83n flächenmäßig oder indirekt verstärkende Pläne und Projekte sind nicht existent, entsprechende Wirkungen auszuschließen. Die Bedingungen a), c), d) und e) sind damit erfüllt, was auch im Anhörungsverfahren nicht bestritten wurde.

Folglich verbleibt nach der Fachkonvention nur noch die Bedingung b), die Frage des quantitativ-absoluten Flächenverlustes. Als diesbezüglichen Orientierungswert benennt die Tabelle 2 der Fachkonvention für den Lebensraumtyp der „Feuchten Hochstaudenfluren“ die in der FFH-Verträglichkeitsprüfung richtig wiedergegebenen 50 m<sup>2</sup>, die um 5 m<sup>2</sup> überschritten werden. Entgegen der Auffassung der Naturschutzverbände und auch der Höheren Naturschutzbehörde verursacht dies allein jedenfalls hier keine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG.

Die Überschreitung dieser „Bagatellgrenze“ um 5 m<sup>2</sup> (= um weniger als 0,08 % der Gesamtfläche) ist minimal und bewegt sich darüber hinaus im Bereich der Mess- und Erfassungsgenauigkeiten. Zudem handelt es sich bei der Größenangabe der 50 m<sup>2</sup> nicht um einen normierten Wert oder um einen unverrückbaren Grenzwert, sondern um einen mit vier weiteren Bedingungen verknüpften Orientierungswert einer Fachkonvention, die auch insgesamt weder als verbindliches Regelwerk ausgelegt noch rechtlich als solches eingeführt worden ist (vgl. Kapitel A.4 der Fachkonvention und BVerwG, Urteil vom 23.03.2014, 9 A 25/12). Insofern ist jedenfalls in begründeten Ausnahmefällen unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Einzelfalles auch eine abweichende Bewertung zulässig. Diese Konstellation ist hier gegeben, eine entsprechende Abweichung gerechtfertigt. Angesichts der beschriebenen geringen Überschreitung des Orientierungswertes bezogen auf Flächen ohne besondere Ausprägung und dessen, dass der Lebensraumtyp nicht ausschlaggebend für die Meldung des Gebietes war (der Standarddatenbogen weist für ihn auch keine Erhaltungsmaßnahmen auf), liegt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes als Folge des Eingriffs in den Lebensraumtyp „Feuchte Hochstaudenfluren“ vor.

Unabhängig davon ist über seine Entwicklung auch seine Erhaltung gesichert. Entsprechende Flächen stehen zur Verfügung und in das Beweidungskonzept des Taubenborns ist die angestrebte Entwicklung eingeflossen. Von daher sieht die Planfeststellungsbehörde auch die vom LANUV ausgewiesenen Erhaltungsziele,

- die Erhaltung von Feuchten Hochstaudenfluren an Fließgewässern und Waldrändern mit ihrer lebensraumtypischen Kennarten- und Strukturvielfalt,
- der Erhaltung des Lebensraumtyps als Habitat für seine charakteristischen Arten (aktuelle nur der Mottenart *Buszkoiana capnodactylus*,
- der Erhaltung eines an Gehölz- und Störarten armen Lebensraumtyps,
- der Erhaltung der lebensraumtypischen Grundwasser- und/oder Überflutungsverhältnisse und
- der Vermeidung und ggf. Minderung von Nährstoff- und Schadstoffeinträgen aus angrenzenden Nutzflächen,

letztlich als nicht nachhaltig beeinträchtigt an.

#### 4. Wahrung der Interessen nach § 74 Abs. 2 VwVfG NRW

Nach den Regelungen des § 74 Abs. 2 VwVfG NRW zu wahrende Interessen werden durch diese vorläufige Anordnung nicht berührt und bleiben daher gewahrt.

Gem. § 74 Abs. 2 VwVfG NRW entscheidet die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss über die Einwendungen, über die bei der Erörterung vor der Anhörungsbehörde keine Einigung erzielt worden ist. Sie hat dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Einrichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Durch diese vorläufige Anordnung werden danach zu berücksichtigende Interessen nicht gefährdet. Dies resultiert insbesondere daraus, dass durch die dieser Anordnung unterliegenden Maßnahmen weder direkt noch indirekt Drittbetroffenheiten ausgelöst werden. Auch haben sich – s. o. – im Anhörungsverfahren keine Anhaltspunkte ergeben, die sich nach derzeitigem Stand als durchgreifendes Zulassungshindernis erweisen könnten oder denen nicht mit entsprechenden Auflagen Rechnung getragen werden könnte.

### III.

Die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 17 Abs. 2 S. 1 Nrn. 1 bis 4 FStrG für die beantragte vorläufige Anordnung sind damit nach Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde erfüllt. Ermessenserwägungen, die ihr entgegenstehen könnten, sind ebenfalls nicht ersichtlich. Vielmehr besteht ein vor dem Hintergrund, dass die zu Gunsten der Schlingnattern und Zauneidechsen im Rahmen der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen aufwändig hergerichteten Ersatzlebensräume ansonsten ihren Zweck ggf. nicht mehr erfüllen können, weil sie von aus anderen Habitaten zuwandernden Exemplaren der Schlingnattern und Zauneidechsen besetzt werden, ein erhebliches öffentliches Interesse. Außerdem sprechen die in § 17 Abs. 2 FStrG hinter den tatbestandlichen Voraussetzungen stehenden und vorstehend dargetanen öffentlichen Interessensaspekte wie Reversibilität oder vorzeitiger Beginn, auf die hier ausdrücklich

Bezug genommen wird, für die vorläufige Anordnung. Schließlich dient der hiesige Verfahrensgegenstand diesem gesetzlichen Zweck, indem die CEF-Maßnahmen wiederum vor Durchführung des Vorhabens an sich wirksam sein müssen und so Zeitverzögerungen vermieden werden können.

Dementsprechend fällt unter Ausübung des gesetzlich eingeräumten Ermessens mit dem Ziel der Planungsbeschleunigung die Ermessensentscheidung zugunsten der vorläufigen Anordnung aus.

Gem. § 17 Abs. 2 S. 3 FStrG wird die vorläufige Anordnung den Beteiligten – vorliegend dem Kreis Höxter, den Städten Höxter und Beverungen, den Naturschutzverbänden und der höheren Naturschutzbehörde – zugestellt. Im Übrigen wird sie ortsüblich bekannt gemacht.

### **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diese vorläufige Anordnung nebst der vorsorglich erteilten Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG kann innerhalb eines Monats nach Zustellung beim

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen,  
Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster (Postanschrift: Postfach 63 09, 48033 Münster),

Klage erhoben werden. Die Klage ist schriftlich zu erheben. Sie kann auch durch Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Gerichts (poststelle@ovg.nrw.de) erhoben werden. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet sein. Es muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gem. § 55 a Absatz 4 VwGO eingereicht werden. Die für die Übermittlung und Bearbeitung geeigneten technischen Rahmenbedingungen bestimmen sich nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronische-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803).

Hinweis: Die Anfechtungsklage gegen diese vorläufige Anordnung hat gem. § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 VwGO i. V. m. § 17 Abs. 2 S. 9 FStrG kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung.

Bezirksregierung Detmold

Im Auftrag

Bode

Ausgefertigt

Böhmer