Bezirksregierung Detmold

25.4.34-01-3/11 / 25.4.34-01-1/16

Planfeststellungsbeschluss

für den Neubau der B 64 zwischen Brakel-Hembsen und Höxter (B 64n) und

der B 83 zwischen Beverungen-Wehrden und der B 64n (B 83n) in den Bauabschnitten

1 (= B 64n Godelheim-Höxter, Bau-km 8,000 bis Bau-km 12,880) und

1b (= B 64n Ottbergen-Godelheim, Bau-km 5,600 bis Bau-km 8,000, sowie die

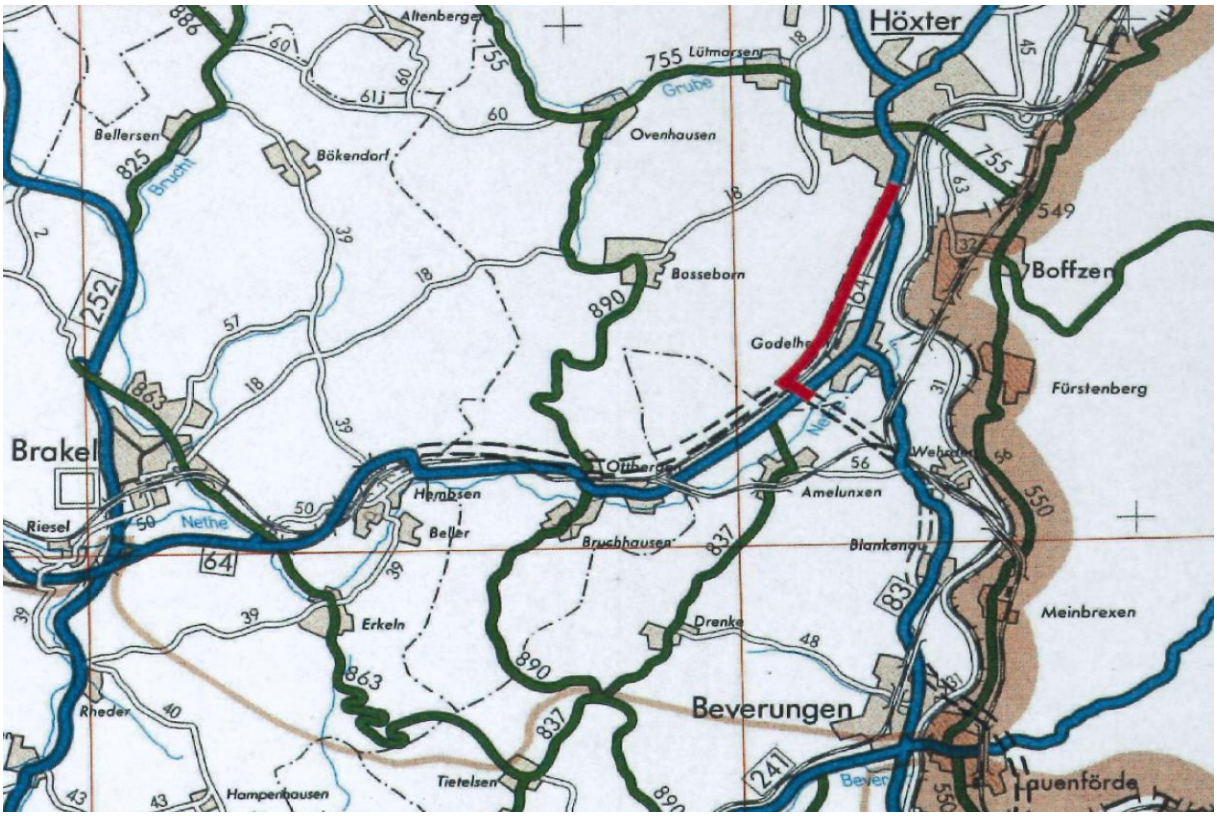
B 83n Beverungen/Wehrden-Godelheim von Bau-km -0,060 bis 2,480),

jeweils auf den Gebieten der Städte Höxter und Beverungen

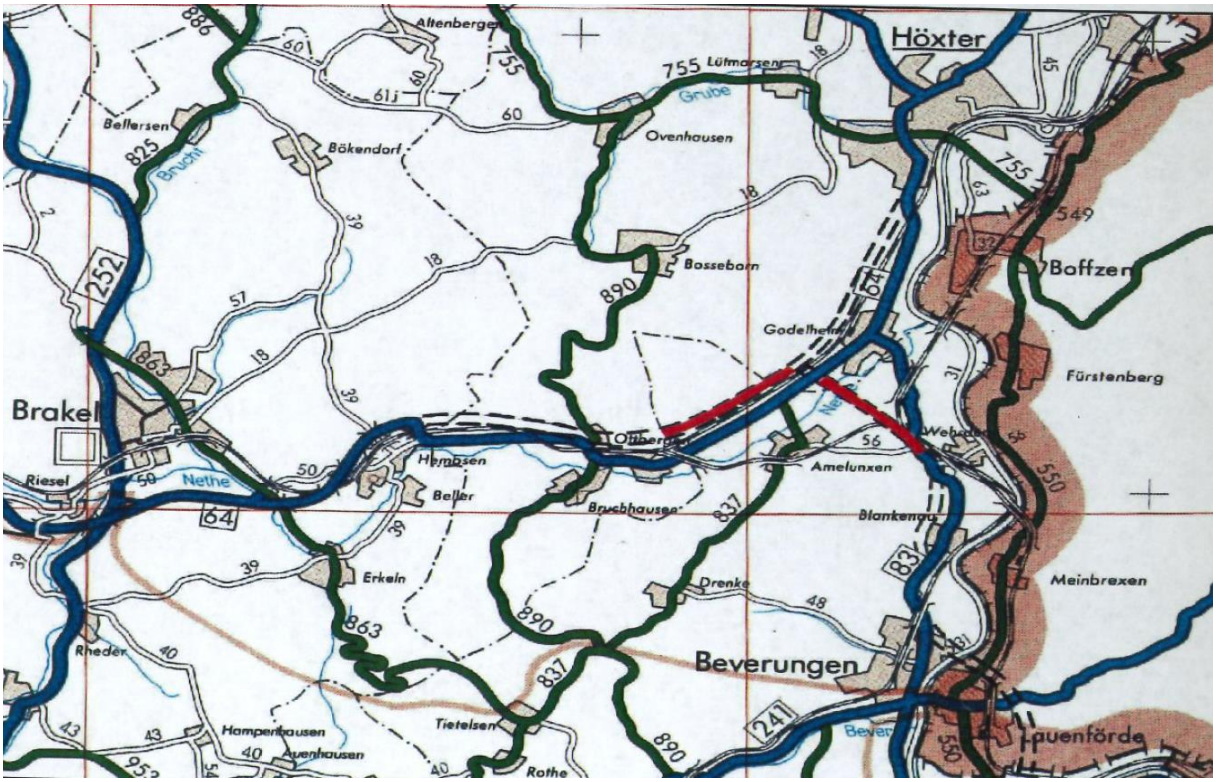
- B 64n/B 83n in den Bauabschnitten 1 und 1b -

Detmold, den 26.03.2025

Vorhabenträger:
Landesbetrieb Straßenbau NRW,
Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift,
Lanfertsweg 2,
59855 Meschede



Rot: Bauabschnitt 1



Rot: Bauabschnitt 1b

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 5

Abkürzungsverzeichnis 10

A. Entscheidung 14

1. Feststellung des Plans 14
2. Festgestellte Planunterlagen 14
2.1 Planunterlagen für die B 64n/B 83n im BA 1 14
2.1.1 Planunterlagen, die vom 15.09. bis 14.10.2011 in Höxter und Beverungen zusammen mit einer Ausfertigung der UVS öffentlich ausgelegen haben: 14
2.1.2 Planunterlagen des Deckblatts A, die vom 29.08. bis zum 28.09.2018 in Höxter und Beverungen öffentlich ausgelegen haben: 17
2.1.3 Planunterlagen des Deckblatts B vom März 2019 (einfaches Deckblattverfahren): . 20
2.1.4 Planunterlagen des Deckblatts C, die vom 24.08. bis 23.09.2020 in Höxter und Beverungen ausgelegen haben: 20
2.1.5 Planunterlagen des Deckblatts D vom Mai 2021 (einfaches Deckblattverfahren): ... 21
2.1.6 Sonstige ergänzende Unterlagen vom Mai bzw. Dezember 2021 zum Deckblatt D (einfaches Beteiligungsverfahren): 21
2.1.7 Planunterlagen des Deckblatts E vom Juli 2023 (einfaches Deckblattverfahren):.... 21
2.2 Planunterlagen für die B 64n/B 83n im BA 1b 22
2.2.1 Planunterlagen, die vom 31.08. bis 30.09.2016 in Höxter und Beverungen zusammen mit einer Ausfertigung der UVS öffentlich ausgelegen haben: 22
2.2.2 Planunterlagen des Deckblatts A, die vom 29.08. bis zum 28.09.2018 in Höxter und Beverungen öffentlich ausgelegen haben: 24
2.2.3 Planunterlagen des Deckblatts B vom Juli 2019 (einfaches Deckblattverfahren):.... 24
2.2.4 Planunterlagen des Deckblatts C, die vom 24.08. bis 23.09.2020 in Höxter und Beverungen öffentlich ausgelegen haben: 25
2.2.5 Planunterlagen des Deckblatts D vom Mai 2021 (einfaches Deckblattverfahren): ... 26
2.2.6 Sonstige ergänzende Unterlagen vom Dezember 2021 (einfaches Beteiligungsverfahren): 26
2.2.7 Planunterlagen des Deckblatts E vom Juli 2023 (einfaches Deckblattverfahren):.... 27
2.3 Unterlagen der vorläufigen Anordnung gem. § 17 Abs. 2 FStrG 27
3. Wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 WHG 28
3.1 Tenor der Erlaubnis 28
3.2 Rechtsgrundlagen der Erlaubnis 28
3.3 Allgemeine Angaben, Lage, Art und Zweck der Einleitungen 28
3.4 Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis 29
3.5 Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis 32
4. Befreiungen und Ausnahmen von Verboten des Landschafts- und Naturschutzes, Abweichung von § 34 Abs. 3 BNatSchG 34
5. Nebenbestimmungen 36
5.1 Allgemeine Schutzmaßnahmen 36
5.2 Allgemeine Unterrichtungspflichten 37
5.3 Wasserwirtschaft (unabhängig vom Wasserrecht gem. Nr. 3) 37
5.4 Natur- und Landschaftsschutz einschließlich Artenschutz 40
5.4.1 Allgemeine Nebenbestimmungen 40
5.4.2 Fischereifachliche Nebenbestimmungen 44
5.4.3 Spezielle Nebenbestimmungen zum Artenschutz 45
5.4.4 Artenschutz-Monitoring 52
5.4.5 Abnahme der Ausgleichsmaßnahmen 53
5.4.6 Kompensationsflächenkataster 53

5.5 Lärmschutz 54
5.6 Land- und Forstwirtschaft 57
5.7 Abfall, Altlasten und Altablagerungen 58
5.8 Bodendenkmalschutz 59
5.9 Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen 60
5.10 Arbeitsschutz 60
5.11 Klimaschutz 61
5.12 Kampfmittelfunde 61
5.13 Straßenrechtliche- und Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen, Umstufungen 61
5.14 Nebenbestimmungen im Interesse betroffener Haus- und Grundeigentümer 61
5.15 Aktualisierung der Planunterlagen durch Grüneintragungen 63
6. Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen 63
7. Zusagen/Zusicherungen des Vorhabenträgers 66
B. Begründung 70
1. Das Vorhaben 70
2. Vorgängige Verfahren, frühe Öffentlichkeitsbeteiligung 73
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens 74
3.1 Einleitung der Verfahren 74
3.2 Auslegung der Planunterlagen 75
3.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange 76
3.4 Planänderungen der Deckblätter „A“ 79
3.5.1 Planänderungen des Deckblatts „B“ im Verfahren für den BA 1 82
3.5.2 Planänderungen des Deckblatts „B“ im Verfahren für den BA 1b 82
3.6 Erörterungstermin(e) 84
3.7 Planänderungen der Deckblätter „C“ 85
3.8 Planänderungen der Deckblätter „D“ 87
3.9 Planänderungen der Deckblätter „E“ 88
4. Verfahrensrechtliche Bewertung 89
4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung 89
4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde 90
4.3 Anhörungsverfahren 90
4.4 Umfang der Planfeststellung 94
4.5 Abschnittsbildung/Zwangspunke 96
5. Umweltverträglichkeitsprüfung 98
5.1 Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung und Verfahren 98
5.2 Beschreibung der Umwelt 102
5.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG (a.F.) . 110
5.3.1 Schutzgut Mensch 111
5.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt 118
5.3.3 Schutzgut Boden 128
5.3.4 Schutzgut Wasser 130
5.3.5 Schutzgut Luft und Klima 135
5.3.6 Schutzgut Landschaft 137
5.3.7 Kultur- und sonstige Sachgüter 138
5.3.8 Wechselwirkungen 139
5.4 Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG (a.F.) 141
6. Materiell-rechtliche Würdigung 143
6.1 Planrechtfertigung 143
6.1.1 Fernstraßenbedarfsplan 144
6.1.2 Verkehrliche Bedeutung der B 64 und der B 83, Verkehrsaufkommen und Planungsziele 147
6.2 Raumordnung 162
6.3 Planungsleitsätze 163

6.4 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz 164
6.4.1 Artenschutz 164
6.4.1.1 Rechtliche Grundlagen des Artenschutzes, Verbotstatbestände 165
6.4.1.2 Prüfmethodik / Bestandserfassung 167
6.4.1.2.1 Weitergehende Untersuchungen für die B 64n im BA 1 Godelheim-Ottbergen inklusive der Anschlussstelle an die B 83n und die B 64alt 170
6.4.1.2.2 Weitergehende Untersuchungen für die B 64n 1b Ottbergen-Godelheim und die zugehörige B 83n Wehrden-Godelheim 177
6.4.1.3 Untersuchungstiefe/Ergebnisse/planungs- und verbotstatbestandsrelevante Arten 181
6.4.1.4 Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot) 191
6.4.1.4.1 Fledermäuse 192
6.4.1.4.2 Sonstige Säugetiere 209
6.4.1.4.3 Avifauna 212
6.4.1.4.4 Amphibien 215
6.4.1.4.5 Reptilien 221
6.4.1.5 Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungsverbot) 226
6.4.1.5.1 Fledermäuse 228
6.4.1.5.2 Sonstige Säugetiere 231
6.4.1.5.3 Avifauna 232
6.4.1.5.4 Amphibien 238
6.4.1.5.5 Reptilien 240
6.4.1.6 Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Beschädigungs- und Zerstörungsverbot) 243
6.4.1.6.1 Fledermäuse 244
6.4.1.6.2 Sonstige Säugetiere 245
6.4.1.6.3 Avifauna 245
6.4.1.6.4 Amphibien 247
6.4.1.6.5 Reptilien 247
6.4.1.7 Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG (Flora) 248
6.4.1.8 Allgemeiner Artenschutz des § 39 BNatSchG 248
6.4.1.9 Einwendungen und Stellungnahmen zum Artenschutz 248
6.4.2 Europäisches Naturschutzrecht / FFH-Gebietsschutz 251
6.4.2.1 Methodik und Umfang der habitatschutzrechtlichen Bestandserfassung 252
6.4.2.2 Maßgebende Schutz- und Erhaltungsziele 254
6.4.2.3 Erfassung und Bewertung der Beeinträchtigungen, Allgemeine Grundsätze 266
6.4.2.4 FFH-Gebiet DE-4320-305 „Nethe“ 270
6.4.2.5 FFH-Gebiet DE-4320-305 „Grundlose-Taubenborn“ 274
6.4.2.5.1 Beeinträchtigungen 274
6.4.2.5.2 Vorsorgliche Abweichungsprüfung gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG 291
6.4.2.6 FFH-Gebiet DE-4222-301 „Buchenwälder der Weserhänge“ 305
6.4.2.7 FFH-Gebiet DE-4221-302 „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“ 309
6.4.2.8 FFH-Gebiet DE-4221-302 „Wälder um Beverungen“ 310
6.4.2.9 Ausschluss von Summationswirkungen 311
6.4.2.10 Gesamtbetrachtung 312
6.4.3 Landschafts- und sonstige Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope 315
6.4.4 Eingriffsregelung 318
6.4.4.1 Rechtsgrundlagen 318
6.4.4.2 Methodik und Bestandserfassung 322
6.4.4.3 Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft 327
6.4.4.4 Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) 331
6.4.4.5 Flächeninanspruchnahmen für Kompensationsmaßnahmen 335
6.5 Gewässerschutz, WRRL 337

6.5.1 Straßenentwässerung ... 338
6.5.2 Oberflächengewässer ... 341
6.5.3 Grundwasser ... 345
6.5.4 Schadensfälle durch Unfälle und Havarien ... 346
6.5.5 Anforderungen der WRRL bzw. der §§ 27 und 47 WHG ... 346
7. Abwägung ... 355
7.1 Planungsvarianten / Alternativen ... 357
7.1.1 Allgemeines ... 357
7.1.2 Methodik der UVS von 1994 ... 358
7.1.3 Neubauvarianten/-alternativen ... 361
7.1.4 Trassenvergleich der UVS und der weitergehenden Untersuchungen ... 367
7.1.4.1 Trassenvergleich der UVS-Varianten 1, 2 und 3 ... 367
7.1.4.2 Erweiterung des Trassenvergleichs der UVS vom Oktober 2019/Februar 2020 ... 377
7.1.4.3 Modifizierte Ost- und modifizierte Westvariante ... 391
7.1.4.4 Untervarianten des Erörterungstermins ... 395
7.1.5 Nullvariante ... 401
7.1.6 Gesamtbewertung der Planfeststellungsbehörde ... 403
7.2 Einzelheiten der Baumaßnahme, Ausbaustandard ... 405
7.3 Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft ... 408
7.3.1 Allgemeines ... 408
7.3.2 Landwirtschaftliche Eigentumsbelange / Existenzgefährdungen ... 413
7.3.3 Beeinträchtigungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes ... 415
7.4 Jagd ... 416
7.5 Immissionsschutz ... 420
7.5.1 Lärmschutzbelange ... 420
7.5.1.1 Rechtsgrundlagen und Methodik ... 421
7.5.1.2 Verkehrsprognose ... 434
7.5.1.3 Lärmuntersuchung/-berechnung ... 435
7.5.1.4 Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel ... 438
7.5.1.5 Summenpegelbildung ... 439
7.5.1.6 Lärmschutzkonzept, Verhältnismäßigkeit des passiven Lärmschutzes ... 441
7.5.1.7 Abwägung der Lärmbeeinträchtigungen auch unterhalb des Schutzniveaus der 16. BImSchV ... 453
7.5.1.8 Sonstiges zu den Einwendungen ... 455
7.5.2 Luftschadstoffe ... 456
7.5.2.1 Rechtsgrundlagen ... 457
7.5.2.2 Verfahren ... 457
7.5.2.3 Ergebnisse und Bewertung ... 461
7.5.3 Beeinträchtigungen während der Bauphase, Erschütterungen ... 464
7.6 Bodenschutz ... 467
7.7 Klimaschutz ... 468
7.8 Sonstige öffentliche Belange ... 473
7.8.1 Denkmalpflegerische Belange ... 473
7.8.2 Forstwirtschaft/Wald ... 474
7.8.3 Belange der Kommunen (Städte Höxter und Beverungen) ... 475
7.9 Private Einwendungen / Anwohner- und Eigentümerbelange ... 475
7.9.1 Gesundheit und Erholung ... 476
7.9.2 Eigentum ... 476
7.9.3 Sonstige mittelbare Beeinträchtigungen, Wertminderungen ... 481
7.10 Sonstiges zu den Einwendungen und Stellungnahmen ... 487
8. Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten ... 490
9. Abschließende Gesamtbewertung ... 491

10. Sofortige Vollziehung 492
C. Rechtsbehelfsbelehrung und Hinweise 492
1. Rechtsbehelfsbelehrung 492
2. Hinweise auf das Entschädigungsverfahren 493
3. Hinweis auf die Geltungsdauer des Beschlusses 494
4. Hinweis auf die Auslegung und öffentliche Zustellung des Planes 494
5. Hinweis zum Datenschutz 495

Abkürzungsverzeichnis

a.F.	alte Fassung
AbwV	Verordnung über die Anforderung an das Einleiten von Abwasser in Gewässer (Abwasserverordnung)
ArbSchG	Arbeitsschutzgesetz
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen
AwSV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
B	Bundesstraße
BA	Bauabschnitt
BaustellV	Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BetrSichV	Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Verwendung von Arbeitsmitteln – Betriebssicherheitsverordnung –
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CEF-Maßnahme	Continous ecological functionality-measures, vorgezogene Ausgleichsmaßnahme im Sinne von § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG
DIN	Deutsche Industrie Norm
DSchG NRW	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz)

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (gerechnet über alle Tage des Jahres)
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
ELA	Empfehlungen für die landschaftsgerechte Ausführung im Straßenbau (FGSV, Ausgabe 2013)
ELES	Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes und des Landes NRW vom 06.03.2009
ErsatzbaustoffV	Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke – Ersatzbaustoffverordnung –
FFH-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (92/43/EWG, Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz des Landes NRW
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
GefStoffV	Verordnung zum Schutz vor Gefahrstoffen – Gefahrstoffverordnung –
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GrwV	Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung)
HBEFA	Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs
H KWES	Hinweise zur Kontrolle und Wartung von Entwässerungseinrichtungen an Straßen außerhalb geschlossener Ortslagen der FGSV (FGSV 2018)
i.V.m.	in Verbindung mit
K	Kreisstraße
KlAnG NRW	Klimaanpassungsgesetz des Landes NRW
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
KSG NRW	Klimaschutzgesetz des Landes NRW (Neufassung von 2021)
L	Landesstraße
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEP	Landesentwicklungsplan NRW
LPlG	Landesplanungsgesetz NRW
LPlG DVO	Verordnung zur Durchführung des LPlG
LNatSchG	Gesetz zum Schutz der Natur in NRW (Landesnaturschutzgesetz)
LRT	Lebensraumtyp(en)

LSG	Landschaftsschutzgebiet
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
M AQ	Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen, FGSV, Ausgabe 2022
MBl. NRW	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
M TS E	Merkblatt über Bauweisen für Technische Sicherungsmaßnahmen beim Einsatz von Böden und Baustoffen mit umweltrelevanten Inhaltsstoffen im Erdbau
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW
n.F.	neue Fassung
NSG	Naturschutzgebiet
OGewV	Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (Oberflächengewässerverordnung)
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
PlafeR 19	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien 2019, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2020)
PlanSiG	Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz)
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung (2021 ersetzt durch die REwS)
REwS	Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (FGSV, 2021)
RIN	Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
R SBB	Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen, FGSV 2023
RuVA-StB 01	Richtlinien für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen sowie für die Verwertung von Ausbauasphalt im Straßenbau, FGSV, Ausgabe 2001, Fassung 2005
StrWG NRW	Straßen und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
SVZ	Amtliche bundesweite Straßenverkehrszählung
TL AG-StB	Technische Lieferbedingungen für Asphaltgranulat, FGSV, Ausgabe 2009
TKG	Telekommunikationsgesetz
TÖB	Träger öffentlicher Belange (Fachbehörden und Betreiber von Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen)
TR Boden	Technische Regeln Boden, Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
TRwS	Technische Regeln wassergefährdende Stoffe der DWA

UVPG (a.F.)	Gesetz über die UmweltVP in der bis zum 28.07.2017 geltenden Fassung vom 24.02.2010
UVPG (n.F.)	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der am 29.07.2017 in Kraft getretenen Fassung des Gesetzes zur Modernisierung des Rechts der UmweltVP vom 20.07.2017, dieses in der jeweils anzuwenden Fassung
UVPG NRW	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie mit der Umweltverträglichkeitsprüfung
V	Variante
VAwS	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien)
VP	VP
V-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG, Vogelschutzrichtlinie)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
AwSV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WRRL	Europäische Wasserrahmenrichtlinie
WSG	Wasserschutzgebiet
ZustVU	Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

1.1 Der sich auf das Gebiet der Städte Höxter und Beverungen erstreckende Plan für den Neubau der

a) B 64 in den Bauabschnitten 1 (Godelheim-Höxter, Bau-km 8,000 bis Bau-km 12,880) und 1b (Ottbergen-Godelheim, Bau-km 5,600 bis Bau-km 8,000), nachfolgend B 64n, sowie als Bestandteil des B 64n-Bauabschnitts 1b den der

b) B 83 zwischen Beverungen-Wehrden und Höxter-Godelheim von Bau-km -0,060 bis Bau-km 2,480, nachfolgend B 83n,

jeweils auf dem Gebiet der Städte Höxter und Beverungen, wird einschließlich der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen sowie aller Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

Die Feststellung der vom Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, Meschede, aufgestellten und mit Anträgen vom 18.08.2011 (Bauabschnitt 1) und vom 10.08.2016 (Bauabschnitt 1b) vorgelegten Pläne erfolgt gem. §§ 17 ff. FStrG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG NRW.
Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt alle anderen für dieses Vorhaben nach Bundes- oder Landesrecht erforderlichen Erlaubnisse, Planfeststellungen, Ausnahmen oder Befreiungen (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW). Zur wasserrechtlichen Erlaubnis wird auf Kapitel A Nr. 3 dieses Beschlusses verwiesen.

1.2 Mit den Baumaßnahmen zur Errichtung der südlich des Neuanschlusses der B 83n beginnenden B 64n des BA 1b darf erst dann begonnen werden, wenn auch für den die verbleibende B 64-Lücke zwischen dem heutigen Ausbauende der B 64 bei Brakel-Hembsen und dem BA 1b bei Höxter-Ottbergen schließenden BA 1a ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt (aufschiebende Bedingung).

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden Planunterlagen:

2.1 Planunterlagen für die B 64n/B 83n im BA 1

2.1.1 Planunterlagen, die vom 15.09. bis 14.10.2011 in Höxter und Beverungen zusammen mit einer Ausfertigung der UVS öffentlich ausgelegen haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlagen-Nr., Seiten- und/oder Blattzahl	Maßstab 1 : _____
1	Erläuterungsbericht	1, S. 1 - 76 inkl. Anhang 1 (Varianten der UVS)	-
2	Übersichtskarte	2	25.000
3	Übersichtslageplan	3	5.000
4	Übersichtshöhenpläne	4, Blatt 1 u. 2	5.000 / 500
5.1	Bauwerksverzeichnis, Allgemeine Regelungen	5.1, S. 1 - 119	-
5.2	Bauwerksverzeichnis, wassertechnische Regelungen	5.2, S. 1 - 16	-
5.3	Bauwerksverzeichnis, landschaftspflegerische Regelungen	5.3, S. 1 - 46	-
5.4	Bauwerksverzeichnis, Versorgungsleitungen	5.4, S. 1 - 29	-
6	Regelquerschnitte	6, Blatt 1 - 12	50
7	Lagepläne	7, Blatt 1 - 9	1.000 / 2.000
8	Höhenpläne	8, Blatt 1 - 21	1.000 / 100 500 / 50 250 / 25
9	Grunderwerbsverzeichnis	9, S. 1 - 34	-
10	Grunderwerbspläne	10, Blatt 1 - 9	1.000 / 2.000
11.1	Lärmtechnische Unterlagen, Erläuterungsbericht	11.1, S. 1 - 29	-
11.2	Zusammenstellung der Verkehrsdaten	11.2.1, S. 1 - 2	-
11.3	Emissionsberechnungen	11.2.2, S. 1 - 2	-
11.4	Berechnungsprotokolle/Ergebnislisten	11.3, S. 1 - 36	-
11.5	Übersichtslageplan	11.4	5.000
11.6	Lagepläne mit Lärmschutzmaßnahmen	11.5, Blatt 1 - 2	2.000
11.7	Lagepläne	11.6, Blatt 1 - 8	1.000 / 500
11.8	Regelquerschnitt	11.7	50
12.1	Schadstoffabschätzung, Erläuterungsbericht	15.1, S. 1 - 8	-
12.2	Berechnungsverfahren	15.2, S. 1 - 2	-
12.3	Übersichtskarte	15.3	25.000
12.4	Auszug aus der Verkehrsuntersuchung	15.4, S. 1 - 2	-
13	Verkehrsuntersuchung	16, S. 1 - 30 und Anlagen 1.1, 1.2, 1.3a -1.3c, 2.1 - 2.3, 3.1a, 3.1b, 3.2a, 3.2b, 3.3.a, 3.3b, 3.4a, 3.4b, 3.5a, 3.5b, 3.6a, 3.6b, 3.7a, 3.7b, 3.8a, 3.8b, 4.1 - 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 - 6.4, 7.0,	-

		7.1 - 7.3, 8.1 - 8.10, 9.1, 9.2	
14.1	LBP, Erläuterungsbericht	12.0, S. 1 - 184	-
14.2	LBP, Bestands-, und Konfliktplan, Arbeitskarte Belastungszone	12.1.1 - 12.1.3	5.000
14.3	LBP, Lageplan der landschafts-pflegerischen Maßnahmen	12.2, Blatt 1 - 5	1.000
14.4	LBP, Übersichtslageplan der land-schaftspflegerischen Maßnahmen	12.3	5.000
14.5	LBP, Artenschutzprüfung	12.4, S. 1 - 135	-
14.6	LBP, FFH-VP für das FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“	12.5, S. 1 - 38 zzgl. An-hänge 1 (Standard-datenbogen) und 2 (Be-urteilung betriebsbeding-ter Stickstoffdeposition-nen mit drei Anlagen)	-
14.7	Übersichtskarte	12.5.1	25.000
14.8	Karte „LRT, Arten, Beeinträchti-gung von Erhaltungszielen“	12.5.2, Blatt 1 und 2	2.500
14.9	LPB, FFH-VP für das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“	12.6, S. 1 - 43 zzgl. An-hänge 1 (Standard-datenbogen) und 2 (Be-urteilung betriebsbeding-ter Stickstoffdeposition-nen mit zwei Anlagen)	-
14.10	Übersichtskarte	12.6.1	25.000
14.11	Karte „LRT, Arten, Beeinträchti-gung von Erhaltungszielen“	12.6.2, Blatt 1	2.500
14.12	Karte „Maßnahmen zur Scha-densbegrenzung, verbleibende Beeinträchtigung der Erhaltungs-ziele“	12.6.3, Blatt 1	2.500
15.1	Wassertechnischer Entwurf, Erläuterungsbericht und Anlagen	13.1, S. 1 - 18 zzgl. Anlagenmappen 1 und 2 mit den Anlagen 1 - 13	-
15.2	Übersichtskarte	13.2, Blatt 1 und 2	25.000
15.3	Übersichtslageplan	13.3	5.000
15.4	Lageplan	13.4, Blatt 1 - 5	1.000
15.5	Höhenplan	13.5, Blatt 1 - 21	1.000 / 100 500 / 50
15.6	Gewässerlängsschnitte Bestand	13.6, Blatt 1 - 3	500 / 50
15.7	Gewässerlängsschnitte Planung	13.6, Blatt 4 - 6	500 / 50
15.8	Gewässerprofile Bestand	13.7, Blatt 1 - 12	200
15.9	Gewässerprofile Planung	13.7, Blatt 13 - 18	200
16	Wasserrechtliche Sachverhalte	14, Verzeichnis der Unterlagen, Wasser-mengenermittlung und Leistungsnachweis	- -

		(Blatt 1 - 8), Nachweis der Versickerungsanlagen (Blatt 1 - 3), erlaubnisfreie Versickerung von Niederschlagswasser und Übersichtslageplan	5.000

Sonstige Unterlagen:

- Verträglichkeitsstudie nach der FFH-Richtlinie, Westf. Amt für Landes- und Baupflege, vom Juli 2000
- FFH-VP zur Verlegung der B 64 zwischen Brakel/Hembsen und Höxter mit Anschluss der B 83 von Wehrden nach Godelheim, Straßen NRW, Mai 2002
- Amphibienuntersuchung im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“, Sommerwanderung und Gewässernutzung des Kammmolches, Bioplan Höxter, November 2002
- Amphibienuntersuchung im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“, Frühjahrswanderung des Kammmolches und der übrigen Amphibienarten, Bioplan Höxter, September 2003
- Erfassung der Fledermäuse und Bewertung der Bestände im Bereich zwischen Langer Berg und Kernstadt Höxter, Bioplan Höxter in Zusammenarbeit mit Simon & Widdig, Marburg, 2005 und 2006
- Fledermauserfassung im Rahmen des Neubaus der B 64n im Bereich Taubenborn, Bioplan Höxter in Zusammenarbeit mit Simon & Widdig, Marburg, Oktober 2009
- Faunistischer Fachbeitrag und artenschutzrechtliche Betrachtung, Bioplan Höxter, 19.11.2009

2.1.2 Planunterlagen des Deckblatts A, die vom 29.08. bis zum 28.09.2018 in Höxter und Beverungen öffentlich ausgelegen haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlagen-Nr., Seiten- und/oder Blattzahl	Maßstab 1 : _____
17	Erläuterungsbericht	1, S. 1 - 33	-
18	Übersichtskarte	2	25.000
19	Übersichtslageplan	3	5.000
20	Übersichtshöhenpläne	4, Blatt 1 u. 1.1	5.000 / 500
21.1	Bauwerksverzeichnis, Allgemeine Regelungen	5.1, S. 1 - 140	-
21.2	Bauwerksverzeichnis, wassertechnische Regelungen	5.2, S. 1 - 17	-

21.3	Bauwerksverzeichnis, landschaftspflegerische Regelungen	5.3, S. 1 - 126	-
21.4	Bauwerksverzeichnis, Versorgungsleitungen	5.4, S. 1 - 30	-
22	Ausbauquerschnitte	6 Blatt 3 - 5 und 10	50
23	Lagepläne	7, Blatt 1 - 9	1.000 / 2.000
24	Höhenpläne	8, Blatt 1 - 4, 6, 12,15, 22 und 23	1.000 / 100 500 / 50
25	Grunderwerbsverzeichnis	9, S. 1 - 52	-
26	Grunderwerbspläne	10, Blatt 1 - 9	1.000 / 2.000
27.1	Lärmtechnische Unterlagen, Erläuterungsbericht	11.1, S. 1 - 30	-
27.2	Zusammenstellung der Verkehrsdaten	11.2.1, S. 1 - 3	-
27.3	Berechnungsprotokolle/Ergebnislisten für den Prognosehorizont 2025	11.3.1 S. 1 - 2, 11.3.2 S. 1 - 4, 11.3.3, S. 1 - 2, 11.3.4, S. 11 - 13, 11.3.5, S. 1 - 2	-
27.4	Übersichtslageplan	11.4, Blatt 1 und 2	5.000 / 2.000
27.5	Lageplan	11.5, Blatt 1	2.000
28.1	Luftschadstoffgutachten vom Dezember 2015 und Nachbewertung vom 29.09.2017	15.1, S. 1 - 61 zzgl. Anhänge	-
28.2	Berechnung des verkehrsbedingten Stickstoffeintrags in FFH-Gebiete	15.2, S. 1 - 48 zzgl. Anhänge	-
29.1	LBP, Erläuterungsbericht	12, S. 1 - 139	-
29.2	LBP, Anlagen zum Erläuterungsbericht	12, S. 140 - 273	-
29.3	LBP, Bestandsplan, Konflliktplan und Arbeitskarte Beeinträchtigungsbereiche	12.1.1 - 12.1.3	5.000
29.4	LBP, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	12.2, Blatt 1 - 9	1.000 / 2.000
29.5	LBP, Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	12.3	5.000
29.6	LBP, Artenschutzprüfung	12.4, S. 1 - 113	-
29.7	LBP, FFH-VP für das FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“	12.5, S. 1 - 69 inkl. Standarddatenbogen	-
29.8	Übersichtskarte	12.5.1	25.000
29.9	Karte „LRT, Arten, Beeinträchtigung von Erhaltungszielen“	12.5.2, Blatt 1 - 2	2.500
29.10	LBP, FFH-VP für das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“	12.6, S. 1 - 68 inkl. Standarddatenbogen	-
29.11	Übersichtskarte	12.6.1	25.000
29.12	Karte „LRT, Arten, Beeinträchtigung von Erhaltungszielen“	12.6.2	2.500

29.13	Karte „Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, verbleibende Beeinträchtigung der Erhaltungsziele“	12.6.3	2.500
29.14	LPB, FFH-VP für das FFH-Gebiet „Nethe“	12.7, S. 1 - 80 inkl. Standarddatenbogen	-
29.15	Übersichtskarte	12.7.1	50.000
29.16	Karte LRT und Arten, Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen	12.7.2, Blatt 1 - 2	2.500 / 1.000
29.17	LBP, faunistische Untersuchungen und CEF-Maßnahmen für die Schlingnatter- und Zauneidechsenvorkommen	12.8, S. 1 - 123 zzgl. Anhänge I bis V (Anhang IV = Maßnahmenblätter f. d. Komplexe 1.1 - 2.3-5, Anhang V = Maßnahmenpläne)	- 1.000 / 1.200 / 1.300 / 1.500 / 1.800 / 2.000 / 4.000
29.18	Gutachtliche Stellungnahme zur Beeinträchtigung LRT des FFH-Gebietes „Buchenwälder der Weserhänge“ durch N-Deposition	12.9, S. 1 - 17	-
29.19	Charakteristische Arten der LRT in den FFH-Gebieten „Buchenwälder der Weserhänge“, „Grundlose-Taubenborn“ und „Nethe“	12.10, S. 1 - 49	-
30.1	Wassertechnischer Entwurf, Erläuterungsbericht und Anlagen	13.1, S. 1 - 5 zzgl. Anlagen 4, 5, 6, 8,11	-
30.2	Übersichtskarte	13.2, Blatt 2	25.000
30.3	Übersichtslageplan	13.3, Blatt 1	5.000
30.4	Lagepläne	13.4, Blatt 1 - 4	1.000
30.5	Höhenpläne	13.5, Blatt 1 - 4, 6, 15, 22	1.000 / 100 500 / 50
30.6	Gewässerlängsschnitte Bestand	13.6, Blatt 2.1 und 2.2	500 / 100
30.7	Gewässerlängsschnitte Planung	13.6, Blatt 5.1 und 5.2	500 / 100
30.8	Gewässerprofile Bestand	13.7, Blatt 4 - 7, 8.1 - 8.3	200
30.9	Gewässerprofile Planung	13.7, Blatt 14, 15.1 - 15.4	200
30.10	Fachbeitrag zur WRRL	13.8, S. 1 - 51	-
31	Wasserrechtliche Sachverhalte	14.1 - 14.3, Verzeichnis der Unterlagen, Wassermengenermittlung und Leistungsnachweis (Blatt 1 - 6), Nachweis der Versickerungsanlagen (Blatt 1 - 3), erlaubnisfreie Versickerung von Niederschlagswasser und Übersichtslageplan	- - 5.000

2.1.3 Planunterlagen des Deckblatts B vom März 2019 (einfaches Deckblattverfahren):

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlagen-Nr., Seiten- und/oder Blattzahl	Maßstab 1 : _____
32	Erläuterungsbericht	1, S. 1 - 14	-
33.1	Bauwerksverzeichnis, Allgemeine Regelungen	5.1, S. 136 und 140	-
33.2	Bauwerksverzeichnis, wassertechnische Regelungen	5.2, S. 2, 3 und 16	-
33.3	Bauwerksverzeichnis, landschaftspflegerische Regelungen	5.3, S. 47, 125 und 126	-
34	Lagepläne	7, Blatt 2 und 6	1.000
35	Grunderwerbsverzeichnis	9, S. 12, 19, 22, 27, 28, 49 und 50	-
36	Grunderwerbspläne	10, Blatt 2 und 6	1.000
37.1	Wassertechnischer Entwurf, Erläuterungsbericht und Anlagen	13.1, S. 1 - 4 zzgl. Anlage 11	-
37.2	Lageplan	13.4, Blatt 2	1.000
37.3	Gewässerlängsschnitt Planung	13.6, Blatt 5.2	500 / 100
37.4	Gewässerprofile Planung	13.7, Blatt 14 und 15.1	200

2.1.4 Planunterlagen des Deckblatts C, die vom 24.08. bis 23.09.2020 in Höxter und Beverungen ausgelegen haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlagen-Nr., Seiten- und/oder Blattzahl	Maßstab 1 : _____
38.1	Schalltechnische Untersuchung, Erläuterungsbericht	11.1, S. 1 - 30	-
38.2	Zusammenstellung der Verkehrsdaten	11.2, S. 1 - 2	-
38.3	Berechnungsprotokolle/Ergebnislisten für den Prognosehorizont 2030	11.3.1 S. 1 - 2, 11.3.2 S. 1 - 4, 11.3.3, S. 1 - 2, 11.3.4, S. 1 - 14, 11.3.5, S. 1 - 2	-
38.4	Übersichtslageplan	11.4, Blatt 1 und 2	5.000 / 2.000
38.5	Lagepläne mit Lärmschutzmaßnahmen	11.5, Blatt 1	2.000
39	Gutachtliche Stellungnahme zur Beeinträchtigung von LRT des FFH-Gebietes „Buchenwälder der Weserhänge“ durch N-Deposition	12.9, S. 1 - 4	-
40.1	Luftschadstoffuntersuchung	15.1, S. 1 - 46 zzgl. Anhänge A 1 - A 3	-
40.2	Berechnung des verkehrsbedingten Stickstoffeintrags in FFH-Gebiete	15.2, S. 1 - 46 zzgl. Anhänge A 1 und A 2	-

41	Verkehrsuntersuchung	16, S. 1 - 17 zzgl. Anhänge	-

2.1.5 Planunterlagen des Deckblatts D vom Mai 2021 (einfaches Deckblattverfahren):

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlagen-Nr., Seiten- und/oder Blattzahl	Maßstab 1 : _____
42	Erläuterungsbericht	1, S. 1 - 11	-
43	Übersichtslageplan	3, Blatt 1	5.000
44	Bauwerksverzeichnis landschaftspflegerische Regelungen	5.3, S. 1 - 10	-
45.1	LBP, Anlagen zum Erläuterungs-Bericht (hier: Maßnahmenblätter)	12, S. 1 - 14	-
45.2	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	12.2, Blatt 1 - 4	1.000
45.3	LBP, Präzisierung des Fledermausschutzkonzepts	12.11, S. 1 - 89	-
45.4	LBP, Aktualisierung der faunistischen Daten „Nachuntersuchungen zum Kammmolch“	12.12, S. 1 - 24	-

2.1.6 Sonstige ergänzende Unterlagen vom Mai bzw. Dezember 2021 zum Deckblatt D (einfaches Beteiligungsverfahren):

- Variantengegenüberstellung „Vorschlag eines privaten Einwenders zur Verlegung des „Godelheimer Bachs“ und „Vorzugstrasse des Vorhabenträgers“
- Variantengegenüberstellung „Verschwenkung im Bereich Godelheim“ und „Vorzugstrasse des Vorhabenträgers“
- Aufgrund eines Vorschlags der Höheren Naturschutzbehörde ergänzter/erweiterter Variantenvergleich
- Vorsorgliche Abweichungsprüfung gem. § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG für das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ in der Fassung vom 30.04.2021 (in überarbeiteter Fassung neu vorgelegt im Dezember 2021)
- Ergänzung zum präzisierten Fledermausschutzkonzept/zur Unterlage 12.11 (= der lfd. Nr. 45.3 der Planunterlagen vom Mai 2021)

2.1.7 Planunterlagen des Deckblatts E vom Juli 2023 (einfaches Deckblattverfahren):

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlagen-Nr., Seiten- und/oder Blattzahl	Maßstab 1 : _____
46	Erläuterungsbericht	1, S. 1 - 22	-
47	Übersichtslageplan	3, Blatt 1	5.000

48	Ergänzungen bzw. Änderungen der Bauwerksverzeichnisse allgemeine Regelungen, wassertechnische Regelungen und landschaftspflegerische Regelungen	5.1, 5.2 und 5.3, insgesamt 10 Seiten	-
49	Lagepläne	7, Blatt 1 und 2	1.000
50	Höhenplan	8, Blatt 2	1.000 / 100
51.1	LBP, Anlagen zum Erläuterungsbericht (hier: Maßnahmenblätter)	12.0, S. 1 - 8	-
51.2	LBP, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	12.2, Blatt 1 und 2	1.000
51.3	Fledermausbrücke Maibach	17, Blatt 1	100 / 200 / 500
52	Aktualisierung des Fachbeitrags zur WRRL	13.8, S. 1 - 70	-
53	Fachbeitrag Klimaschutz	18, S. 1 - 17 zzgl. Anlage	-

2.2 **Planunterlagen für die B 64n/B 83n im BA 1b**

2.2.1 Planunterlagen, die vom 31.08. bis 30.09.2016 in Höxter und Beverungen zusammen mit einer Ausfertigung der UVS öffentlich ausgelegen haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlagen-Nr., Seiten- und/oder Blattzahl	Maßstab 1 : _____
54	Erläuterungsbericht	1, S. 1 - 89 inkl. Variantenplan aus der UVS)	-
55	Übersichtskarte	2, Blatt 1	25.000
56	Übersichtslageplan	3, Blatt 1	5.000
57	Übersichtshöhenpläne	4, Blatt 1 u. 2	5.000 / 500
58.1	Bauwerksverzeichnis, Allgemeine Regelungen	5.1, S. 1 - 94	-
58.2	Bauwerksverzeichnis, wassertechnische Regelungen	5.2, S. 1 - 29	-
58.3	Bauwerksverzeichnis, landschaftspflegerische Regelungen	5.3, S. 1 - 33	-
58.4	Bauwerksverzeichnis, Versorgungsleitungen	5.4, S. 1 - 17	-
59	Regelquerschnitte	6, Blatt 1 - 7	50
60	Lagepläne	7, Blatt 1 - 11	1.000 / 2.000 / 2.500
61.1	Höhenpläne B 64	8, Blatt 1 - 14	1.000 / 100
61.2	Höhenpläne B 83	8, Blatt 5 - 8 und 15 - 18	1.000 / 100
62.1	Grunderwerbsverzeichnis	9, S. 1 - 40	-
62.2	Grunderwerbspläne	10, Blatt 1 - 11	1.000 / 2.000 / 2.500

63.1	Schalltechnische Untersuchung / Erläuterungsbericht	11.1, S. 1 - 17	-
63.2	Zusammenstellung der Verkehrs-daten	11.2.1	-
63.3	Emissionsberechnungen	11.2.2 (4 Seiten)	-
63.4	Immissionsberechnungen (Be-rechnungsprotokolle/Ergebnislis-ten)	11.3 (2 Seiten für die B 64n und 2 Seiten für die B 83n)	-
63.5	Übersichtskarte	11.4	25.000
63.6	Übersichtslagepläne	11.5, Blatt 1 - 2	5.000 / 2.000
63.7	Regelquerschnitte	11.6, Blatt 1 - 2	50
64	Luftschadstoffuntersuchung	15, S. 1 - 48 zzgl. Anhänge A 1 - A 3	-
65	Verkehrsuntersuchung	16, S. 1 - 30 und Anla-gen 1.1, 1.2, 1.3a -1.3c, 2.1 - 2.3, 3.1a, 3.1b, 3.2a, 3.2b, 3.3.a, 3.3b, 3.4a, 3.4b, 3.5a, 3.5b, 3.6a, 3.6b, 3.7a, 3.7b, 3.8a, 3.8b, 4.1 - 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 - 6.4, 7.0, 7.1 - 7.4, 8.1 - 8.10, 9.1, 9.2	-
66.1	LBP, Erläuterungsbericht	12, S. 1 - 182	-
66.2	LBP, Bestands-, und Konfliktplan, Arbeitskarte Belastungszone	12.1.1 - 12.1.3	5.000
66.3	LBP, Lageplan der landschafts-pflegerischen Maßnahmen	12.2, Blatt 1 - 11	1.000 / 2.000 / 2.500
66.4	LBP, Übersichtslageplan der land-schaftspflegerischen Maßnahmen	12.3, Blatt 1	5.000
66.5	LBP, Artenschutzprüfung	12.4, S. 1 - 83	-
66.6	LBP, FFH-VP für das FFH-Gebiet „Nethe“	12.5, S. 1 - 77 inkl. Standarddatenbogen	-
66.7	Übersichtskarte	12.5.1, Blatt 1	50.000
66.8	Karte „LRT Arten, Beeinträchti-gung von Erhaltungszielen“	12.5.2, Blatt 1 und 2	2.500 / 1.000
66.9	LBP, FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Wälder um Beverun-gen“	12.6, S. 1 - 32 inkl. Standarddatenbogen	-
66.10	Übersichtskarte	12.6.1	25.000
66.11	LBP, faunistische Untersuchun-gen und CEF-Maßnahmen für die Schlingnatter- und Zauneidech-senvorkommen	12.7, S 1 - 121 zzgl. Anhänge I – V (Anhang IV = Maßnahmenblätter für die Komplexe 1.1-1 - 2.3-5, Anhang V = Maß-nahmenpläne)	- 1.000 / 1.200 / 1.300 / 1.400 / 1.500 / 1.800 / 2.000
67.1	Wassertechnischer Entwurf, Erläuterungsbericht und Anlagen	13.1, S. 1 - 22 zzgl. Anlagenmappen 1 - 3 mit den Anlagen 1 - 19	-
67.2	Übersichtskarte	13.2, Blatt 1	25.000

67.3	Übersichtslageplan	13.3, Blatt 1	5.000
67.4	Lagepläne	13.4, Blatt 1 - 8	1.000
67.5	Höhenpläne	13.5, Blatt 1 - 18	1.000 / 100
67.6	Gewässerlängsschnitte, Bestand	13.6, Blatt 1 - 7	1.000 / 100
67.7	Gewässerlängsschnitte, Planung	13.6, Blatt 8 - 14	1.000 / 100
67.8	Gewässerprofile, Bestand	13.7, Blatt 1 - 25	200
67.9	Gewässerprofile, Planung	13.7, Blatt 26 - 43	200
67.10	Nachweis für den schadlosen Abfluss der Nethe gem. § 113 LWG, Erläuterungsbericht	13.8, S. 1 - 40	-
67.11	Übersichtskarte	13.8.1, Blatt 1	25.000
67.12	Lageplan Bestand	13.8.2, Blatt 1	5.000
67.13	Lageplan Planung	13.8.3, Blatt 1	2.500
67.14	Lagepläne Planung-Flutmulde, Vergleiche HQ 50, HQ 20, HQ 10, HQ 5 und HQ 2	13.8.4, Blatt 1 - 6	5.000
67.15	Lageplan Retentionsraumausgleich	13.8.5, Blatt 1	5.000
67.16	Längsschnitt / Untersuchungsbereich	13.8.6, Blatt 1	5.000 / 100
68.1	Wasserrechtliche Sachverhalte, Wassermengenermittlung und Leistungsnachweis	14.1.1, S. 1 - 13	-
68.2	Nachweis der Versickerungsanlagen	14.1.2, S. 1 - 3	-
68.3	Erlaubnisfreie Versickerung von Niederschlagswasser	14.2, S. 1 - 3	-
68.4	Übersichtslageplan	14.3, Blatt 1	5.000

2.2.2 Planunterlagen des Deckblatts A, die vom 29.08. bis zum 28.09.2018 in Höxter und Beverungen öffentlich ausgelegen haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlagen-Nr., Seiten- und/oder Blattzahl	Maßstab 1 : _____
69.1	LPB, FFH-VP für das FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“	12.5, S. 1 – 69 inklusive Standarddatenbogen	-
69.2	Übersichtskarte	12.5.1	25.000
69.3	Karte „LRT, Arten, Beeinträchtigung von Erhaltungszielen“	12.5.2, Blatt 1 - 2	2.500
70	Fachbeitrag zur WRRL	13.8, S. 1 - 46	-

2.2.3 Planunterlagen des Deckblatts B vom Juli 2019 (einfaches Deckblattverfahren):

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlagen-Nr., Seiten- und/oder Blattzahl	Maßstab 1 : _____
71	Erläuterungsbericht	1, S. 1 - 22	-
72	Übersichtslageplan	3, Blatt 1	5.000

73	Übersichtshöhenplan	4, Blatt 2	5.000 / 500
74.1	Bauwerksverzeichnis, Allgemeine Regelungen	5.1, S. 1 - 100	-
74.2	Bauwerksverzeichnis, wassertechnische Regelungen	5.2, S. 1 - 30	-
74.3	Bauwerksverzeichnis, landschaftspflegerische Regelungen	5.3, S. 1 - 35	-
75	Regelquerschnitte	6, Blatt 3 - 6	50
76	Lagepläne	7, Blatt 1 - 8, 10 und 11	1.000 / 2.500
77	Höhenpläne	8, Blatt 5 - 8, 15 und 16	1.000 / 100
78	Grunderwerbsverzeichnis	9, S. 1 - 48	-
79	Grunderwerbspläne	10, Blatt 5 - 8, 10 und 11	1.000 / 2.500
80.1	LBP, Erläuterungsbericht	12.0, S. 1 - 190	-
80.2	LBP, Bestands-, und Konfliktplan, Arbeitskarte Belastungszone	12.1.1 - 12.1.3	5.000
80.3	LBP, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	12.2, Blatt 5 - 8, 10 und 11	1.000 / 2.500
80.4	LBP, Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	12.3, Blatt 1	5.000
80.5	LBP, Artenschutzprüfung	12.4, S. 1 - 102	-
80.6	LPB, FFH-VP für das FFH-Gebiet „Nethe“ *	12.5, S. 1 - 87 inkl. Standarddatenbogen	-
80.7	Übersichtskarte *	12.5.1, Blatt 1	50.000
80.8	Karte „LRT, Arten, Beeinträchtigung von Erhaltungszielen“ *	12.5.2, Blatt 1 und 2	2.500 / 1.000
80.9	LPB, FFH-VP für das FFH-Gebiet „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“	12.8, S. 1 - 66 inkl. Standarddatenbogen	-
80.10	Übersichtskarte	12.8.1, Blatt 1	25.000
80.11	Karte LRT und Arten, Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen	12.8.2, Blatt 1	5.000
80.12	LBP, Aktualisierung der Fauna (Fledermäuse)	12.9, S. 1 - 24 zzgl. Anhang (Karten 1 - 6)	- 8.000
80.13	LBP, Charakteristische Arten der LRT in den FFH-Gebieten Kalkmagerrasen bei Ottbergen, Stadtwald Brakel, Nethe und Wälder um Beverungen	12.10, S. 1 - 37	-

* ersetzt sowohl die Auslegungsfassung der FFH-VP für das FFH-Gebiet „Nethe“ für den BA 1b (lfd. Nrn. 66.6, 66.7 und 66.8 der planfestgestellten Unterlagen) als auch die mit dem Deckblatt A ausgelegte für den BA 1 (lfd. Nrn. 29.14, 29.15 und 29.16 der planfestgestellten Unterlagen)

2.2.4 Planunterlagen des Deckblatts C, die vom 24.08. bis 23.09.2020 in Höxter und Beverungen öffentlich ausgelegen haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlagen-Nr., Seiten- und/oder Blattzahl	Maßstab 1 : _____
81.1	Lärmtechnische Unterlagen/ schalltechnische Untersuchung,	11.1, S. 1 - 18	-

	Erläuterungsbericht		
81.2	Zusammenstellung der Verkehrsdaten	11.2.1, S. 1 - 2	-
81.3	Emissionsberechnung B 64n Ib	11.2.2, S. 1 - 2	-
81.4	Emissionsberechnung B 83n	11.2.2, S. 1 - 1	-
81.5	Berechnungsprotokolle/Ergebnislisten für die B 64n Ib	11.3, S. 1 - 2	-
81.6	Berechnungsprotokolle/Ergebnislisten für die B 83n	11.3, S. 1 - 2	-
81.7	Übersichtskarte	11.4, Blatt 1	25.000
81.8	Übersichtslageplan	11.5, Blatt 1 und 2	5.000 / 2.000
82.1	Luftschadstoffuntersuchung	15.1, S. 1 - 46 zzgl. Anhänge A 1 - A 3	-
82.2	Berechnung des verkehrsbedingten Stickstoffeintrags in FFH-Gebiete	15.2, S. 1 - 47 zzgl. Anhänge A 1 und A 2	-
83	Verkehrsuntersuchung	16, S. 1 - 17 zzgl. Anhänge	-

2.2.5 Planunterlagen des Deckblatts D vom Mai 2021 (einfaches Deckblattverfahren):

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlagen-Nr., Seiten- und/oder Blattzahl	Maßstab 1 : _____
84	Erläuterungsbericht	1, S. 1 - 12	-
85	Übersichtslageplan	3, Blatt 1	5.000
86.1	Bauwerksverzeichnis, wassertechnische Regelungen	5.2, Blatt 1 und 2	-
86.2	Bauwerksverzeichnis, landschaftspflegerische Regelungen	5.3, Blatt 1 - 12	-
87	Lageplan	7, Blatt 1	1.000
88	Höhenplan	8, Blatt 1	1.000 / 100
89.1	LBP, Anlagen zum Erläuterungs-Bericht (hier: Maßnahmenblätter)	12, S. 1 - 12	-
89.2	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	12.2, Blatt 1 und 3 - 7	1.000
89.3	LBP, Artenschutzprüfung (Prüf-Protokolle Biber und Fischotter)	12.4, S. 1 - 3	-
89.4	LBP, Präzisierung des Fledermausschutzkonzepts	12.11, S. 1 - 89	-
89.5	LBP, Erstnachweise Biber und Fischotter, Bewertung des Gefahrenpotentials	12.12, S. 1 - 5	-

2.2.6 Sonstige ergänzende Unterlagen vom Dezember 2021 (einfaches Beteiligungsverfahren):

- Ergänzung zum präzisierten Fledermausschutzkonzept/zur Unterlage 12.11 (= der lfd. Nr. 89.4 der Planunterlagen vom Mai 2021)

2.2.7 Planunterlagen des Deckblatts E vom Juli 2023 (einfaches Deckblattverfahren):

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlagen-Nr., Seiten- und/oder Blattzahl	Maßstab 1 : _____
90	Erläuterungsbericht	1, S. 1 - 18	-
91	Übersichtslageplan	3, Blatt 1	5.000
92	Ergänzungen bzw. Änderungen einiger Ziffern der Bauwerksverzeichnisse allgemeine Regelungen und landschaftspflegerische Regelungen	5.1 (S. 1) und 5.3 (S. 1 - 3)	-
93	Lageplan	7, Blatt 3	1.000
94	Höhenplan	8, Blatt 3	1.000 / 100
95.1	LBP, Anlagen zum Erläuterungsbericht (hier: Maßnahmenblätter)	12, S. 1 - 4	-
95.2	LBP, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	12.2, Blatt 3	1.000
95.3	Fledermausbrücke Amelunxen	17, Blatt 1	100 / 200 / 500

2.3 Unterlagen der vorläufigen Anordnung gem. § 17 Abs. 2 FStrG

Unterlagen, mit denen die vorläufige Anordnung gem. § 17 Abs. 2 FStrG vom 16.04.2020, diese in ihrer Fassung vom 06.09.2022, zur Umsiedlung von Reptilien (B 64n 1 und B 64n1b/B 83n) beantragt wurde:

- Antrag auf Erteilung einer vorläufigen Anordnung gem. § 17 Abs. 2 FStrG zur Umsiedlung von Reptilien im Rahmen vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen vom 23.03.2018, Az. 2080/20100.010/2.40.01.07/08 -0156-B64/83 (Bioplan Januar 2018), in seiner Fassung vom 14.02.2020
- vom 28.09.2020, 05.08.2021 und 13.05./01.09.2022 datierende Änderungsanträge zum vorgenannten Antrag bzw. der darauf basierend erteilten vorläufigen Anordnung vom 16.04.2020, Az. 25.4-34-01-3/11 und 01/16
- zum 3. Änderungsantrag bzw. zur 3. Änderung der vorläufigen Anordnung gehörender Lageplan zu den Gesteinswällen der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A 2.3_{CEF} des LBP für den BA 1

3. Wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 WHG

3.1 Tenor der Erlaubnis

Dem Vorhabenträger, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, wird unbeschadet der Rechte Dritter aufgrund der Planfeststellungsanträge vom 18.08.2011 und 10.08.2016 sowie der zugehörigen Unterlagen, insbesondere der Wassertechnik, im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde des Kreises Höxter die Erlaubnis erteilt, auf den Straßenoberflächen des dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde liegenden Neubauabschnitten 1 und 1b der B 64n/B 83n anfallendes Niederschlagswasser nach den Vorgaben dieser Erlaubnis über die Böschung und mit Hilfe linienhafter Muldenversickerungen durch die belebte Bodenzone in das Grundwasser einzuleiten.

Die wasserrechtliche Erlaubnis gilt **unbefristet**, steht jedoch unter dem Vorbehalt nachträglicher Anforderungen (§ 13 WHG) sowie des jederzeitigen Widerrufs (§ 18 Abs. 1 WHG).

Die Anlagen zur Gewässerbenutzung im Rahmen dieser Erlaubnis sind entsprechend den vorgelegten Plänen, Beschreibungen und Berechnungen sowie unter Beachtung der in dieser Erlaubnis Niederschlag findenden Nebenbestimmungen fertig zu stellen, in Betrieb zu nehmen und ordnungsgemäß zu betreiben und zu unterhalten.

3.2 Rechtsgrundlagen der Erlaubnis

- §§ 1 bis 3, 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 10 bis 13, 18 Abs. 1, 27, 46 bis 48 und 54 ff WHG
- § 19 Abs. 1 und 3 WHG i. V. m. § 117 Abs. 1 LWG und der ZustVU

3.3 Allgemeine Angaben, Lage, Art und Zweck der Einleitungen

Flussgebietskennzahlen: 45336, 452981 und 452971			
Nrn. der topographischen Karten: 4221 und 4222			
Entwässerungs-gebiet	Einleitungsmenge	UTM-E	UTM-N
B 64n, BA 1	992,18 m³/s	525079.6	5732642.7
B 64n, BA 1b	zusammen 602,76 m³/s	522925.5	5729794.2
B 83n, BA 1b		525165.3	5729890.5

Die Einleitungen erfolgen über als Sickergräben/-mulden fungierende Rückhaltegräben/-mulden mit Schwellen und Notüberläufen. Die zugelassenen Einleitungsmengen beziehen sich auf den entsprechenden Bemessungsregen, d. h. auf ein Niederschlagsereignis mit $r_{15(1)}$ = 113,9 l/(s*ha) und der Regenhäufigkeit von n = 0,2 (Wiederkehrhäufigkeit von 5 Jahren).
Die Muldenversickerungen dienen der Entwässerung der BA 1 und 1b der B 64n/B 83n (Straßenoberflächen und angrenzende Bankett- und Böschungsflächen).
Die zu entwässernden Flächen beinhalten im BA 1 Straßenoberflächen im Umfang von 8,219 ha sowie unversiegelte Flächen der Banketten und Böschungen im Umfang von 13,106 ha. Im BA 1b sind dies 5,383 ha Straßenflächen sowie unversiegelte Flächen der Banketten und Böschungen im Umfang von 8,485 ha.

3.4 Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis

3.4.1 Die Entwässerungsanlagen sind an der REwS auszurichten und bezüglich der Ausführung vorab mit der unteren Wasserbehörde des Kreises Höxter abzustimmen. Die Aufnahme der Bauarbeiten zur Erstellung der Abwasseranlagen ist ihr mindestens zwei Wochen vorher anzuzeigen.

Die Muldenversickerungen sind unter Zugrundelegung eines Durchlässigkeitsbeiwertes (k_f-Wert) von 0,0001 m/s auf ein nutzbares und ausreichendes Gesamtspeichervolumen gemäß den vorgelegten Antragsunterlagen auszulegen.
Die Versickerungsanlagen wurden gem. DWA-Arbeitsblatt A 138 bemessen. Sollten sich bei der Ausführung der Mulden andere Bodenverhältnisse darstellen, sind die in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde des Kreises Höxter die ggf. erforderlichen Anpassungen z. B. der Anlagenabschnitte vorzunehmen und ihr die entsprechend überarbeiteten Unterlagen zur Verfügung zu stellen.

3.4.2 Die Versicherungsanlagen sind mit einer mindestens 20 bis 30 cm starken Mutterbodenschicht auszukleiden und mit Gräsern einzusäen. Es muss sichergestellt werden, dass eine ausreichende Behandlung über die belebte Bodenzone für die Versickerung gegeben ist, so dass die Beseitigung des Abwassers gemeinwohlverträglich entsprechend der wasserrechtlichen Fachbeiträge erfolgt. Die Vorgaben des Abschnitts 5.2.3.2 des DWA-Arbeitsblattes sind diesbezüglich zu beachten.

3.4.3 Außer dem zugelassenen Abwasser dürfen keine Stoffe eingeleitet werden, die geeignet sind, den biologischen, chemischen oder physikalischen Zustand des Grundwassers nachteilig zu beeinflussen.

3.4.4 Alle zur Verwendung kommenden Materialien haben den abwassertechnischen DIN-Normen zu entsprechen und sind fachgerecht einzubauen bzw. anzuwenden.

3.4.5 Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der unteren Wasserbehörde des Kreises Höxter ein Bestandsplan über alle Abwasseranlagen mit allen Maßeintragungen vorzulegen, auf dem die Anlagen in ihrer abschließenden Ausführung darzustellen sind. Etwaige Abweichungen von den dieser Erlaubnis zu Grunde liegenden wassertechnischen Unterlagen oder Ergänzungen sind kenntlich zu machen.
Vor der Aufnahme der neuen Gewässerbenutzungen, in jedem Fall aber vor der Verkehrsfreigabe der jeweils fertiggestellten Neubauabschnitte, ist der unteren Wasserbehörde des Kreises Höxter zudem eine Schlussabnahme (ggf. auch vorab eine Teilabnahme) zu ermöglichen.

3.4.6 Über alle vom normalen Betrieb abweichenden Betriebszustände, bei denen nicht auszuschließen ist, dass sich negative Auswirkungen auf Gewässer und hier insbesondere das Grundwasser ergeben (z. B. Betriebsstörungen, Abwasserkontaminierungen durch Schadstoffe und Unfälle), ist im Rahmen einer Sofortmeldung unverzüglich und auf geeignetem Wege die untere Wasserbehörde des Kreises Höxter zu informieren.
Umfang, Ort und Zeitpunkt des Schadensereignisses sowie die möglichen Auswirkungen, die voraussichtliche Dauer der Störung und die eingeleiteten Maßnahmen zur Begrenzung etwaiger Gewässerschäden sind dabei so genau wie möglich zu benennen.

Handelt es sich um eine zusätzliche Belastung des Abwassers mit wassergefährdenden Stoffen im Sinne des § 62 Abs. 3 WHG (hierzu zählen u. a. auch Heizöl, Säuren, Laugen und lösemittelhaltige Stoffe), soll die Sofortmeldung nach Möglichkeit auch Hinweise auf das Gefährdungspotential enthalten.

Wenn die Möglichkeit einer Beeinträchtigung von Fauna und Flora des Gewässers besteht, ist außerdem die untere Fischereibehörde zu informieren.

3.4.7 Die Entwässerungsanlagen sind jederzeit in einem ordnungsgemäßen und betriebsfähigen Zustand zu erhalten. Dazu sind alle zur Einleitung führenden Abwasseranlagen (Mulden, Rückhaltegräben, Überläufe etc.) ordnungsgemäß – insbesondere nach Starkregen-Ereignissen, Regen-Ereignissen nach langen Trocken- und Frostperioden und Unfällen – zu unterhalten, zu säubern und zu überwachen. Angefallene und entnommene Stoffe sind ordnungsgemäß zu entsorgen. Dies gilt auch für Laubeinträge und nach Grünpflegearbeiten. Angefallene und entnommene Stoffe sind ordnungsgemäß zu entsorgen.
Bei offenen Gräben- und Muldensystemen sind als Unterhaltungsmaßnahmen Sichtkontrollen im Rahmen der Streckenwartung ausreichend. Sie sollten wenigstens einmal halbjährlich erfolgen. Alle auftretenden Missstände im Betrieb der Anlagen sind ohne besondere Aufforderung sofort zu beseitigen.

Zur Minderung der Selbstdichtung können anlagenspezifische Unterhaltungsmaßnahmen zweckmäßig sein, z.B. bei Schächten das Erneuern der Vliesmatte, bei Versickerungsmulden das Erhalten der Pflanzendecke. Einer auftretenden allmählichen Verdichtung der Oberfläche ist durch Auflockerungsarbeiten entgegenzuwirken.

Die einschlägigen Vorgaben der H KWES, des DWA-Arbeitsblattes A 138 und der REwS sind im Übrigen zu beachten.

3.4.8 Alle Vorkommnisse einschließlich der durchgeführten Reinigungs-, Wartungs- und Kontrollarbeiten im Zusammenhang mit den Einleitungen und den zu den Einleitungen führenden Abwasseranlagen (wie z. B. die Wartung und Unterhaltung oder auch etwaige Havarien) sind nachvollziehbar und in EDV-verwertbarer Form, z. B. in einem Betriebstagebuch im EXCEL-Format, zu dokumentieren. Die Dokumentation ist mindestens 2 Jahre aufzubewahren und der unteren Wasserbehörde auf Verlangen zur Verfügung zu stellen.

3.4.9 Bei der Bezirksregierung Detmold sind die Einleitungen nach Fertigstellung der Entwässerungsanlagen zur Eintragung in das Wasserbuch anzumelden. Der Anmeldung sind Bestands- und Lagepläne zu den Einleitungsstellen beizufügen. Jede Einleitungsstelle ist unter Angabe der erforderlichen Ortsangaben (Grundstücksbezeichnungen mit Gemarkung, Flur und Flurstücken, Koordinaten etc.) ausreichend detailliert zu beschreiben.

3.4.10 Alle Veränderungen rechtlicher und technischer Art des in den Unterlagen dargestellten und beschriebenen Unternehmens, der Anlagen und Auswirkungen, die mit den erlaubten Gewässerbenutzungen zusammenhängen, sind der unteren Wasserbehörde des Kreises Höxter unverzüglich anzuzeigen.

Soweit sich die Lage einer Einleitungsstelle, die jeweils einzuleitende Wassermenge bzw. die Größe des jeweils angeschlossenen Entwässerungsgebietes oder sonstige maßgebende Faktoren wie z. B. das Verschmutzungspotential des Abwassers verändern, mit denen Auswirkungen auf die Qualität des einzuleitenden Niederschlagswassers verbunden sein können, ist rechtzeitig eine Anpassung bzw. Neuerteilung des Wasserrechtes zu beantragen.

3.4.11 Die für den Raum zuständigen Feuerwehrkräfte sind über die Funktions- und Wirkungsweise der Entwässerungsanlagen zu unterrichten; ihnen ist zudem der jederzeitige Zugang zu ihnen zu ermöglichen, so dass sie bei Bedarf die notwendigen Maßnahmen zum Zwecke der Gefahrenabwehr ergreifen können.

3.4.12 Auf der Grundlage von § 64 WHG ist der unteren Wasserbehörde bereits ein Gewässerschutzbeauftragter benannt worden. Dieser ist gem. § 65 WHG verpflichtet, die Einhaltung von Vorschriften, Nebenbestimmungen und Anordnungen im Interesse des Gewässerschutzes zu überwachen.

3.4.13 Bei der Pflege und Unterhaltung von Versickerungsanlagen dürfen keine Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel (PSM) eingesetzt werden.

3.4.14 Diese wasserrechtliche Erlaubnis und sämtliche dazugehörigen Unterlagen sind zur Einsicht durch die Beauftragten der Gewässeraufsichtsbehörden sorgfältig und jederzeit zugänglich aufzubewahren.

3.5 Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis

3.5.1 Die Erlaubnis steht gem. § 18 Abs. 1 WHG unter dem Vorbehalt des Widerrufs. Der Widerrufsvorbehalt gilt insbesondere auch für den Fall, dass die Nebenbestimmungen nicht oder nicht ordnungsgemäß erfüllt werden oder Angaben oder Berechnungen in den wassertechnischen Unterlagen sich als fehlerhaft erweisen sollten.

3.5.2 Die Vorbehalte des § 13 WHG beinhalten insbesondere auch nachträgliche Anforderungen an die Beschaffenheit des Abwassers (vgl. § 13 Abs. 2 Nr. 1 und Nrn. 2 c und 2 d WHG). Insbesondere können bei wasserwirtschaftlicher Notwendigkeit weitere Regenwasserbehandlungsanlagen oder auch weitere Rückhaltemaßnahmen nachträglich angeordnet werden.

3.5.3 Die Kosten der Überwachung der Gewässerbenutzung und etwaiger nachträglich gem. § 13 WHG angeordneter Maßnahmen gehen zu Lasten des Einleiters.

3.5.4 Auf die Bußgeldbestimmungen in § 103 WHG und § 123 LWG sowie auf die Strafbestimmungen der §§ 324 - 330 a des Strafgesetzbuches (StGB) wird hingewiesen.

3.5.5 Der Einleiter haftet zivilrechtlich für alle Schäden, die Dritten durch die Gewässerbenutzung im Rahmen dieses Bescheides ggf. entstehen.

3.5.6 Die Erlaubnis geht gem. § 8 Abs. 4 WHG mit der Wasserbenutzungsanlage auf einen etwaigen Rechtsnachfolger über.

3.5.7 Auf die Anzeigepflicht nach § 57 Abs. 2 LWG bei Änderung der Gewässerbenutzungsanlagen wird hingewiesen. Ggf. ist ein entsprechender Änderungsantrag erforderlich.
Gem. §§ 25 Abs. 1 und 33 Abs. 2 LWG sind Anlagen zur Benutzung eines Gewässers außerdem nach Wegfall der Benutzungsbefugnis zu beseitigen, wenn und sobald die zuständige Wasserbehörde dies anordnet. Dabei kann verlangt werden, dass der frühere Zustand wiederhergestellt wird.

3.5.8 Im Rahmen der Regelungen des § 101 WHG sind behördliche Überwachungen der Gewässerbenutzungen sowie der zugehörigen Abwasseranlagen zu dulden. Dazu ist den beauftragten Vertretern der Wasserbehörden jederzeit Zutritt zu den Anlagen zu gewähren. Die ggf. erforderlichen Arbeitskräfte, Unterlagen und Werkzeuge sind zur Verfügung zu stellen, verlangte Auskünfte zu erteilen.

3.5.9 Die Verkehrssicherungspflicht ist zu beachten. Ungeachtet der wasserrechtlichen Bestimmungen und der Regelungen dieser Erlaubnis sind daher alle Maßnahmen zu treffen, die im Zusammenhang mit den Einleitungsstellen, den Einleitungsbauwerken und den Einleitungen selbst zur allgemeinen Gefahrenabwehr für Leib und

Leben Dritter notwendig sind. Sich aus der Umgebung der Einleitungsstelle heraus ergebende oder ggf. künftig entstehende Gefährdungspotentiale sind zu berücksichtigen.

3.5.10 Diese Erlaubnis befreit nicht von der Haftung nach § 89 WHG.

3.5.11 Diese Hinweise ergehen unbeschadet weiterer Rechtsvorschriften, die gesetzliche Gebote oder Verbote beinhalten.

3.5.12 Aus dieser Erlaubnis können keine Schadenersatzansprüche hergeleitet werden.

3.5.13 Die Erlaubnis wird unbeschadet der Rechte Dritter erteilt. Die Verpflichtung zum Einholen anderer etwaiger erforderlicher Zulassungen, Genehmigungen, Anzeigen usw. wird durch die Erlaubnis nicht berührt. Sie sind ggf. gesondert zu beantragen.

4. Befreiungen und Ausnahmen von Verboten des Landschafts- und Naturschutzes, Abweichung von § 34 Abs. 3 BNatSchG

4.1 Aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses werden gem. § 67 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BNatSchG Befreiungen erteilt von den Festsetzungen und Verboten

a) des Landschaftsplans Nr. 1 „Wesertal mit Fürstenauer Bergland“ des Kreises Höxter für
   - das LSG 4221-0008 „Löss-Hangzone am Stockberg“,
   - das LSG 4221-0005 „Lössgeprägte Mittelhangzone von Brunsberg, Mittelberg, Lüdge Berg, Langer Berg und am Herbremer Holz“,
   - das LSG 4221-0001 „Höxter-Ost“ und
   - das LSG 4222-0003 „Nördliche Löss-Hangzone am Ziegenberg“ sowie
b) des Landschaftsplans „Wesertal mit Beverplatten“ des Kreises Höxter für das LSG 4231-0007 „Beverungen“.

Ferner werden aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gem. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für die im LANUV-Informationssystem (@LINFOSS) verzeichneten NSG

a) Hx-001 „Buchenwälder zwischen Ziegenberg und Langer Berg“,
b) Hx-057 „Grundlose-Taubenborn“,
c) Hx-014 „Stockberg“ und

d) Hx-080 „Nethemündung“

sowie die dort verzeichneten gesetzlich geschützten Biotope

a) (G)BT-HX-00527 (Orchideen-Kalk-Buchenwald),
b) (G)BT-4222-0014-2015 (Nass- und Feuchtgrünland inklusive Brachen),
c) (G)BT-HX-00447 (Orchideen-Kalk-Buchenwald),
d) (G)BT-4222-0003-2015 (Nass- und Feuchtgrünland inklusive Brachen),
e) (G)BT-4222-0004-2015 (Nass- und Feuchtgrünland inklusive Brachen),
f) (G)BT-4222-0001-2015 (Nass- und Feuchtgrünland inklusive Brachen),
g) (G)BT-HX-00388 (Waldmeister-Buchenwald),
h) (G)BT-HX-00380 (Orchideen-Kalk-Buchenwald),
i) (G)BT-4222-416-9 (Bachoberlauf im Mittelgebirge),
j) (G)BT-HX-00541 (Orchideen-Kalk-Buchenwald),
k) (G)BT-Hx4222-0120-2015 (Erlen-Eschen- u. Weichholzauenwälder),
l) (G)BT-Hx-4222-0121-2015 (natürliche eutrophe Seen und Altarme) und
m) (G)BT-Hx-00542 (Orchideen-Kalk-Buchenwald)

Befreiungen von den Verboten der §§ 23 Abs. 2 und 30 Abs. 2 BNatSchG, 42 LNatSchG und der Landschaftspläne zugelassen.

Zur Begründung wird auf Ziffer 6.4.3 im Kapitel B dieses Beschlusses verwiesen.

4.2 Erhebliche Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete

a) DE-4222-302 „Grundlose-Taubenborn“ und
b) DE-4320-305 „Nethe“,

die im Wesentlichen mit den vorstehend unter Ziffer 4.1 genannten NSG Hx-057 und Hx-080 identisch sind, schließt die Planfeststellungsbehörde trotz unmittelbarer Flächeninanspruchnahmen aus den Gebieten aufgrund der durchgeführten FFH-Verträglichkeitsprüfungen aus. Einer Abweichungsentscheidung im Sinne von § 34 Abs. 3 und 4 BNatSchG bedarf es daher nicht.

Dessen ungeachtet hat eine vorsorglich durchgeführte Abweichungsprüfung (vgl. Kapitel B Nr. 6.4.2.5.2 des Beschlusses) ergeben, dass bezüglich des FFH-Gebietes DE 4222-302 „Grundlose-Taubenborn“ auch die Voraussetzungen einer Zulassung des Straßenneubauvorhabens im Rahmen einer Abweichung gem. § 34 Abs. 3 und 4 BNatSchG vorliegen. Auch wenn die Flächeninanspruchnahme aus diesem Gebiet als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten wäre, steht sie also der Planfeststellung nicht entgegen.

5. Nebenbestimmungen

5.1 Allgemeine Schutzmaßnahmen

5.1.1 Der Vorhabenträger hat darauf zu achten, dass der Baustellenverkehr soweit als möglich über die neu zu errichtende Trasse erfolgt und die Benutzung von Straßen in besiedelten Bereichen möglichst vermieden wird. Soweit möglich, sind lärm- und schadstoffarme Maschinen und Verfahren anzuwenden.

5.1.2 Die in der AVV-Baulärm festgesetzten Immissionsrichtwerte für die betroffenen Gebiete sind – entsprechend der Art ihrer tatsächlichen baulichen Nutzung – einzuhalten. Bezogen auf die Ortschaft Godelheim sind dies die Immissionsgrenzwerte für Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind [Ziffer 3.1.1 Buchstabe e) der AVV-Baulärm].

Die Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchG) sind ebenfalls zu beachten.

5.1.3 Der Vorhabenträger hat insbesondere bei Bauarbeiten im Westen von Godelheim darauf hinzuwirken, dass Belästigungen durch übermäßige Staubemissionen z. B. durch Wässern und Beeinträchtigungen durch verschleppten Schmutz soweit wie möglich vermieden werden. Im Übrigen hat er während der Baumaßnahme z. B. durch die Beseitigung von Verschmutzungen die Verkehrssicherheit der benutzten Straßen und Wege sicherzustellen.
Maßnahmenbedingte Schäden am untergeordneten Straßen- und Wegenetz (z. B. infolge der Benutzung durch Baufahrzeuge) sind nach Abschluss der Arbeiten vollständig zu beheben. Um den Umfang etwaiger auf die Bauarbeiten zurückzuführender Schäden ermitteln zu können, hat der Vorhabenträger zu diesem Zweck vor Baubeginn zu seinen Lasten Beweissicherungsverfahren gemeinsam mit dem jeweiligen Baulastträger der benutzten Straße und Wege durchzuführen.

5.1.4 Nach Abschluss der Bauarbeiten sind alle außerhalb des Straßenkörpers vorrübergehend in Anspruch genommenen Grundstücksflächen unabhängig von ihrer vorherigen Nutzung fachgerecht wiederherzustellen und soweit wie möglich in ihren ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen. Dazu gehört auch, dass Verdichtungen soweit wie möglich durch Auflockerungen und Meliorationsmaßnahmen wieder beseitigt werden.

5.2 **Allgemeine Unterrichtungspflichten**

5.2.1 Die Bauarbeiten und die landschaftspflegerischen Arbeiten sind der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Höxter, der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold sowie auch der Planfeststellungsbehörde jeweils mindestens 14 Tage vor ihrer Aufnahme, die Beendigung der Arbeiten (Verkehrsfreigabe) unmittelbar danach schriftlich anzuzeigen. In der Anzeige über die Aufnahme der Arbeiten ist der zuständige Bauleiter mit Namen, Anschrift und Telefonnummer zu benennen.
Soweit sich die Kompensationsmaßnahmen auf Waldflächen bzw. Aufforstungen beziehen, sind entsprechende Anzeigen auch dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW (Regionalforstamt Hochstift) zuzuleiten.
Über jeden späteren Wechsel einer dieser Personen sind die benannten Adressaten unverzüglich – wiederum unter Angabe der benannten Daten – zu informieren.

5.2.2 Über den Beginn und das Ende der Bauarbeiten ist zudem die Wehrverwaltung, Landeskommando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkering 9, 65189 Wiesbaden, unter Angabe der Az. „Infra I 3 – 45-60-00/III-403-16-PFV“ und „Infra I 3 – 45-60-00/III-403a-16-PFV“ in Kenntnis zu setzen.

5.3 **Wasserwirtschaft (unabhängig vom Wasserrecht gem. Nr. 3)**

5.3.1 Allgemein

5.3.1.1 Der Vorhabenträger hat während der Bauphase durch entsprechende Vorkehrungen sicherzustellen, dass weder oberirdische Gewässer (Still- und Fließgewässer) noch das Grundwasser verunreinigt werden. Grundsätzlich sind alle Handlungen zu unterlassen, die nachteilige Auswirkungen auf die Beschaffenheit der Gewässer besorgen lassen. Soweit im Zuge der Straßenbaumaßnahmen wassergefährdende Stoffe (z. B. Treibstoffe, Öle) zum Einsatz kommen, sind Lagerung und Verarbeitung so zu gestalten, dass sie nicht in das Grundwasser und auch nicht z. B. durch das Fortspülen mit Oberflächenwasser in ein Oberflächengewässer gelangen können. Die Schutzvorschriften des WHG, des LWG, der AwSV und der TRwS sind zu beachten.

Im Einzugsbereich der Baugeräte und sonstiger Arbeitsmaschinen sind spezielle Sicherungsmaßnahmen – z. B. Auffangwannen oder Schutzfolien unter Treibstoff-

und Öltanks sowie Hydraulikleitungen – zu ergreifen. Ständig im beweglichen Einsatz befindliche Baugeräte sind von dieser Regelung ausgenommen. Ölbindemittel sowie Schutzfolien/Auffangwannen sind jedoch in ausreichender Menge am jeweiligen Einsatzort vorzuhalten.

5.3.1.2 Im Zuge der Baumaßnahmen entstehende Schäden in und an den Gewässern sind zu beseitigen bzw. dem Unterhaltungspflichtigen oder auch Dritten wie z. B. der Fischereigenossenschaft zu ersetzen.

5.3.1.3 Es dürfen nur solche Baumaterialien verwandt werden, von denen weder direkt noch indirekt z. B. über das Auslaugen wassergefährdender Stoffe eine Beeinträchtigung der Wasserqualität ausgeht. Industrielle Nebenprodukte (z. B. Hochofenschlacke, Hüttensand, Waschberge) sowie Recyclingbaustoffe oder andere vergleichbare mineralische Reststoffe aus Bautätigkeiten bzw. industriellen Prozessen dürfen im Straßen- und Erdbau sowie auch beim Bau der Abwasseranlagen nur verwendet werden, wenn die wasserwirtschaftliche Unbedenklichkeit des Materials nachgewiesen wird.

Die Regelungen und Vorgaben der ErsatzbaustoffV, der RuVA-StB 01 sowie der TL AG-StB sind zu beachten.

Auf die §§ 32 Abs. 2 und § 48 Abs. 2 WHG wird hingewiesen. Weiter wird darauf hingewiesen, dass der Verwertung von Abfällen nach dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz sowie dem Landesabfallgesetz NRW – unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften – Vorrang einzuräumen ist.

5.3.1.4 Bei den vorgesehenen Gewässerverlegungen und Anpassungen sind die allgemeinen Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung (§ 6 WHG), die Bewirtschaftungsziele der §§ 27ff WHG, die Vorgaben der §§ 67 Abs. 1 WHG und 71 LWG, die des § 75 WHG und etwaiger Risikomanagementpläne sowie beim Godelheimer Bach und Hechtgraben nach Möglichkeit auch die der „Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer in NRW“, Ausgabe 2010 (sog. „Blaue Richtlinie“) zu berücksichtigen und zu beachten.
Sowohl die Verlegungen und Anpassungen der Fließgewässer als auch alle anderen Arbeiten an Gewässern sind mit der unteren Wasserbehörde des Kreises Höxter abzustimmen.

5.3.1.5 Sofern wegen entsprechend hoher Grundwasserstände zum Zeitpunkt der Bauphase im Zuge der Straßenneubaumaßnahmen, insbesondere für Brückenbauarbeiten, bauzeitlich im Rahmen sog. „Grundwasserhaltungen“ Ableitungen von Wasser aus Baugruben erforderlich werden sollten, sind diese mit der unteren Wasserbehörde des Kreises Höxter abzustimmen und bei ihm auch die ggf. notwendigen wasserrechtlichen Erlaubnisse für die Wasserentnahmen und die damit einhergehend notwendig werdenden Einleitungen in Oberflächengewässer oder das Grundwasser gesondert einzuholen. Der unteren Wasserbehörde sind dazu alle von ihr für erforderlich gehaltenen Unterlagen vorzulegen. Ist das entnommene Wasser belastet – z. B. aufgrund einer Altablagerung oder Altlast – und hält die untere Wasserbehörde eine Behandlung des einzuleitenden Wassers für erforderlich, ist diese durchzuführen.

5.3.1.6 Die Vorgaben der wasserrechtlichen Fachbeiträge sind zu beachten.

5.3.2 Überschwemmungsgebiete

5.3.2.1 Die Errichtung der Brückenbauwerke und Durchlässe muss in hochwasserangepasster Bauweise erfolgen. Die Fundamente sind so tief zu gründen und zu sichern, dass Unterspülungen ausgeschlossen sind.
Der Bau und/oder die Änderung von Anlagen im Bereich des Hochwasserabflussquerschnitts darf keinen negativen Einfluss auf den Wasserspiegel haben.

5.3.2.2 Die geplanten Böschungen sind so zu verdichten und zu sichern, dass Abspülungen auszuschließen sind.

5.3.2.3 Überschüssiger Boden und sonstige Baumaterialien sind restlos aus den festgesetzten Überschwemmungsgebieten zu entfernen. Negative Auswirkungen auf das Überschwemmungsgebiet sind auszuschließen.

5.3.2.4 Bei akuter Hochwassergefahr sind keine Erdarbeiten zulässig.

5.3.2.5 Der Verlust von verlorengehendem Rückhalteraum ist zeitgleich auszugleichen.

5.3.2.6 In der hochwassergefährdeten Jahreszeit (01.11. jeden Jahres bis zum 31.03. des Folgejahres) ist die Baustelle so zu sichern, dass Boden und sonstige abschwemmbare Stoffe nicht in die Gewässer gelangen können. Baumaschinen, Treib- und Schmierstoffe sind aus dem Überschwemmungsgebiet Gebiet zu entfernen.

5.3.2.7 Die Ufer- und Böschungsfußsicherungen der Ersatzretentionsräume sind nach jedem Hochwasser auf aus- und Unterspülungen sowie Standsicherheit hin zu prüfen und ggf. in ihren ursprünglichen Zustand zurückzuversetzen.

5.4 Natur- und Landschaftsschutz einschließlich Artenschutz

5.4.1 Allgemeine Nebenbestimmungen

5.4.1.1 Der Vorhabenträger hat die Eingriffe in Natur und Landschaft auf den in den Landschaftspflegerischen Begleitplänen (LBP) beschriebenen Umfang zu beschränken. Zusätzliche, in den festgestellten Unterlagen nicht ausgewiesene Eingriffe oder Flächeninanspruchnahmen sind unzulässig.
Für den Fall, dass sich nicht bilanzierte Eingriffe ergeben oder sie festgestellt werden sollten, behält sich die Planfeststellungsbehörde die Forderung weitergehender Kompensationsmaßnahmen ausdrücklich vor.

5.4.1.2 Die im LBP benannten Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen sowie die Gestaltungsmaßnahmen und die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vollständig und termingerecht umzusetzen. In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Höxter sind landschaftspflegerische Ausführungs- und Pflegepläne zu erstellen. In gleicher Weise ist bei forstlichen Maßnahmen eine Abstimmung mit dem Landesbetrieb Wald und Holz herbeizuführen.

Die Empfehlungen für die landschaftsgerechte Ausführung im Straßenbau (ELA, FGSV, Ausgabe 2013), die R SBB das Merkblatt „Baumschutz auf Baustellen“ sowie die DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) sind zu beachten.

Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugedachte Funktion auf Dauer erfüllen können. Dies schließt die Sicherstellung einer sachgerechten Pflege oder ggf. eine Erneuerung/Neuanpflanzung ein. Der Umfang und die zeitliche Dauer der entsprechenden Entwicklungs- und Unterhaltungspflege ist unter Beachtung der vorgenannten Empfehlungen und Regelungen, insbesondere denen der ELA, festzulegen.

Soweit abweichend davon eine Regelung mit einem Dritten über die Ablösung der Unterhaltungspflicht getroffen worden ist, so ist darauf in den zur Abnahme der Maßnahme vorzulegenden Unterlagen ergänzend hinzuweisen.

Zu den vorgesehenen Großbaumpflanzungen, denen auch eine artenschutzrechtliche Funktion hinsichtlich des Schutzes der Fledermäuse zukommt, wird ergänzend auf die Nebenbestimmung Nr. 5.4.3.1.2 Bezug genommen.

5.4.1.3 Bei im Privateigentum verbleibenden Flächen ist sicherzustellen, dass entsprechende dingliche Rechte in das jeweilige Grundbuch eingetragen werden. Abweichend hiervon sind auch Regelungen zulässig, wie sie in ELES unter Punkt 4 dargestellt sind.

5.4.1.4 Die auf solchen Flächen planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen, die gem. den Planunterlagen vorab noch für die Errichtung der B 64n/B 83n benötigt werden, sind innerhalb eines Jahres nach Herstellung der Fahrbahn/der Asphaltierung bzw. der nächsten folgenden Vegetationsperiode vorzunehmen. Abweichungen im Einzelfall sind nur mit Zustimmung der Planfeststellungsbehörde zulässig.
Die für die Straßenneubaumaßnahme abseits der auszubauenden Trassen der B 64n/B 83n planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen sind, soweit der Planfeststellungsbeschluss bzw. der LBP wie bei den CEF-Maßnahmen nicht einen früheren Zeitpunkt vorgeben, spätestens mit Baubeginn einzuleiten und grundsätzlich innerhalb eines Jahres abzuschließen. Auch hierbei ist die Vegetationsperiode zu beachten. Abweichungen sind im Einzelfall und mit Zustimmung der Planfeststellungsbehörde zulässig.
Als Baubeginn gilt der Zeitpunkt erstmaliger Bautätigkeit am Trassenverlauf, der mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden ist.
CEF-Maßnahmen müssen ihrem im jeweiligen LBP vorgesehenen Zweck entsprechend vorgezogen (d. h. spätestens mit der Verkehrsfreigabe, zum Teil aber schon vor dem eigentlichen Baubeginn bzw. während des Baus) funktionsfähig umgesetzt sein (vgl. Nebenbestimmung 5.4.3.1.2).

5.4.1.5 Während der Bauzeit sind vorhandene Pflanzenbestände mit Maßnahmen gem. DIN 18 920 bzw. R SBB (z. B. durch Schutzzäune, vgl. u. a. Schutzmaßnahmen S 2.1 und S 4.1 des LBP für den BA 1 sowie S 1.1 und S 2.1 des LBP für den BA 1b) vor Beschädigungen zu schützen und zu erhalten.

Im Zuge der Bauausführung unbeabsichtigt entstehende Schäden im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich von Einzelbäumen und Gehölzbeständen sind durch fachgerechten Schnitt und Wundverschluss gemäß den einschlägigen Vorschriften zu beheben. Unvorhergesehene Beschädigungen oder Zerstörungen von Pflanzenbeständen sind zu ersetzen.

Bodenverdichtungen sind im Bereich der durch die Baumaßnahme betroffenen Pflanzenbestände nach Möglichkeit zu vermeiden. Der Wurzelraum ist zu sichern.

Unvermeidliche Eingriffe in Pflanzenbestände sind nur in den Zeitfenstern der Nebenbestimmungen 5.4.3.1.1 und 5.4.3.2.2 dieses Beschlusses zulässig.

5.4.1.6 Nicht dauerhaft versiegelte, baubedingt aber verdichtete Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten in ihren vorherigen Zustand zurück zu versetzen; die Verdichtungen sind durch Auflockerungen soweit wie möglich zu beseitigen (vgl. auch Nebenbestimmung 5.1.4).

5.4.1.7 Für die Bauzeit einschließlich der Umsetzung des LBP ist in enger Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden eine geeignete ökologische/umweltfachliche Baubegleitung und -überwachung (z. B. ein privater Sachverständiger oder ein Fachbüro) zu bestellen. Der dafür vorgesehene Ansprechpartner ist den Naturschutzbehörden und der Planfeststellungsbehörde vor der Aufnahme der Arbeiten unter Mitteilung seiner Erreichbarkeit (Anschrift, Telefon etc.) zu benennen. Die ausreichende fachliche Qualifikation ist in diesem Zusammenhang nachzuweisen.
Die ökologische/umweltfachliche Baubegleitung hat sicherzustellen, dass während der gesamten Ausführung des Vorhabens das sich aus dem LBP und den sonstigen planfestgestellten Unterlagen sowie aus diesem Beschluss ergebende umweltbezogene Schutzregime (insbesondere alle Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen zugunsten des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie die Kompensationsmaßnahmen) beachtet und vollständig und ordnungsgemäß umgesetzt wird.

5.4.1.8 Der Vorhabenträger hat bereits begleitend zur Vorbereitung der Bauarbeiten und während der Bauarbeiten (Brücken- und Streckenbau) etwa in halbjährlichen Abständen mit den beteiligten Naturschutzbehörden, der ökologischen Baubeglei-

tung und (bezüglich der Entwässerungsanlagen) ggf. auch der unteren Wasserbehörde des Kreises Höxter gemeinsame Besprechungen vor Ort durchzuführen, in denen im Einzelnen über den Fortgang der Arbeiten und die aktuell anstehenden Gewerke informiert wird und ggf. Ausführungsdetails oder auch anstehende Anpassungen erörtert und – soweit erforderlich – abgestimmt werden (baubegleitende Arbeitsgruppe).

5.4.1.9 Der Vorhabenträger hat in der Gegenäußerung, die er zu der Stellungnahme des Kreises Höxter vom 12.10.2016 zu der Planung des BA 1b abgegeben hat, vorbehaltlich der Zustimmung der Planfeststellungsbehörde vorgeschlagen, eine ca. 73 m² große Teilfläche der Ausgleichsmaßnahme A 2.1 des LBP für den BA 1b (Nr. 314 des entsprechenden Bauwerksverzeichnisses) so herzustellen, dass ein Befahren mit schweren Baufahrzeugen zur Unterhaltung des Straßenseitengrabens der K 56 gewährleistet bleibt.
Diese Zustimmung wird von der Planfeststellungsbehörde hiermit erteilt. Die entsprechende Ausgestaltung dieser Teilfläche ist damit verbindlicher Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

5.4.1.10 Innerhalb von schutzwürdigen Flächen, hier insbesondere in Gehölzstrukturen, thermophilen Saum- und Ruderalvegetation auf den Randflächen der Bahntrasse und den angrenzenden Grünlandflächen, ist die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme so gering wie möglich zu halten. Die Errichtung von Baustelleneinrichtungs- oder Bodenlagerflächen ist in diesen Bereichen unzulässig. Dies gilt gleichermaßen für die festgesetzten Kompensationsflächen, auf denen auch ein zusätzlicher dauerhafter Bodenauftrag grundsätzlich ausgeschlossen ist.

5.4.1.11 Die konkrete Ausführung der Kompensationsmaßnahmen wie z. B. auch die Wahl des Pflanzgutes oder die der zum Einsatz kommenden Saatmischungen ist mit den zuständigen Naturschutzbehörden (untere Naturschutzbehörde des Kreises Höxter sowie höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold) abzustimmen.

5.4.1.12 Die Einrichtung und Erschließung der Baustellen folgender Bereiche ist sowohl der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Höxter als auch der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold vor der dortigen Aufnahme der Arbeiten anzuzeigen. Das dort jeweils benötigte Baufeld ist in Erweiterung bzw. Konkretisierung der Schutzmaßnahmen der beiden LBP durch ortsfest verankerte

Schutzzäune vom jeweiligen Umfeld abzugrenzen. Hierzu ist nach der Aufstellung der Schutzzäune eine gemeinsame Vor-Ort-Kontrolle im Sinne einer Zwischenabnahme vor dem eigentlichen Baubeginn durch die beteiligten Naturschutzbehörden seitens des Vorhabenträgers sicherzustellen.

Diese Nebenbestimmung bezieht sich auf folgende Abschnitte:

B 64n: von ca. Bau-km 5+900 bis ca. Bau-km 6+250
von ca. Bau-km 7+050 bis ca. Bau-km 7+150
von ca. Bau-km 7+500 bis ca. Bau-km 7+600
von ca. Bau-km 8+000 bis ca. Bau-km 8+600
von ca. Bau-km 9+900 bis ca. Bau-km 10+300
von ca. Bau-km 12+000 bis ca. Bau-km 12+700
B 83n: von ca. Bau-km 0+300 bis ca. Bau-km 0+750
von ca. Bau-km 0+920 bis ca. Bau-km 0+980
von ca. Bau-km 1+980 bis ca. Bau-km 2+130

5.4.2 **Fischereifachliche Nebenbestimmungen**

5.4.2.1 Die zu erwartende Neuansiedlung bzw. weitere Ausbreitung von Neophyten wie z. B. Drüsigem Springkraut (Impatiens glandulifera), Knollensonnenblume oder Topinambur (Helianthus tuberosus), Spitzblättriger Knöterich (Reynoutria japonica) oder der Herkulesstaude (Heracleum mantegazzianum) auf Maßnahmenflächen in der Netheaue und entlang ihrer Ufer ist insbesondere bei der Herstellungs- und Entwicklungspflege für diese Maßnahmen möglichst zu verhindern.

5.4.2.2 Von der Oberkante der Uferböschung des Gewässers bis zum Beginn baulicher Nutzungen bzw. bis zu baubedingt erforderlichen Ausschachtungen ist ein ausreichend breiter Pufferstreifen einzuhalten, der die an die Uferböschung angrenzenden, naturnah geprägten Uferbereiche nicht beeinträchtigt. Die erforderliche Breite ist vor Beginn der Arbeiten mit den Naturschutzbehörden abzustimmen.

5.4.2.3 Einträge von Sedimenten und Baustoffen wie z. B. Betonschlämmen in Gewässer und hier insbesondere in die Nethe im Zuge der Baumaßnahmen sind sicher auszuschließen (vgl. auch Nebenbestimmung 5.3.1.1).

5.4.3 **Spezielle Nebenbestimmungen zum Artenschutz**

5.4.3.1 Artenschutz allgemein, Haselmaus und Avifauna

5.4.3.1.1 Unvermeidbare Eingriffe in Gehölzbestände (Rückschnitt, Fällung und Rodung) sind nur vom 01. Oktober eines Jahrs an bis zum 28. Februar des Folgejahres zulässig.

Sonstige unvermeidbare Eingriffe in die Vegetation, die zur Bauvorbereitung (Baustelleneinrichtung, Baufeldräumung inklusive Oberbodenabtrag etc.) notwendig sind, dürfen zum Schutz der Avifauna nur außerhalb des Zeitraums vom 01. März bis zum 31. August eines Jahres erfolgen.

Von diesen Zeitfenstern kann nur abgewichen werden, wenn der Vorhabenträger im Vorfeld einer möglichen Baufeldherstellung oder Gehölzbeseitigung durch eine aktuelle und ausreichend detaillierte Brutplatzkartierung innerhalb eines an der Störanfälligkeit der potentiell vorkommenden Brutvogelarten orientierten Untersuchungsbandes den Nachweis erbringt, dass eine erhebliche Störung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG damit definitiv nicht verbunden ist.

In dem ermittelten Haselmaus-Lebensraum dürfen Gehölze gem. der Vermeidungsmaßnahme V 11.1_{CEF} des LBP für den BA 1b ausschließlich im Spätsommer/Herbst eines Jahres vorsichtig motormanuell in dem Zeitraum entnommen werden, in dem Haselmäuse noch aktiv sind sie und den Gefahrenbereich eigenständig verlassen können. In der Regel ist dies der Zeitraum zwischen dem 15. September und dem 31. Oktober. Der konkrete Termin ist in Abhängigkeit von den Witterungsverhältnissen mit der ökologischen Baubegleitung festzulegen. Soweit das vorgenannte Zeitfenster für Eingriffe in Gehölzbestände (01.10. – 28.02.) dem entgegenstünde, gilt insoweit eine Ausnahme.
Der Gehölzeinschlag muss hier so erfolgen, dass die Verbindung zu den verbleibenden Gehölzen als Fluchtkorridor erhalten bleiben.
Bezüglich der Entnahme von Quartierbäumen für Fledermäuse gelten die Vorgaben der Nebenbestimmung 5.4.3.2.2.

5.4.3.1.2 Die im Artenschutzbeitrag und im LBP genannten Maßnahmen mit artenschutzrechtlich bedingten Funktionen, d. h. die Maßnahmen, die in den Maßnahmenblättern den Zusatz „CEF“ für vorgezogene landschaftspflegerische Begleitmaßna-

hamen erhalten haben, dürfen – wie auch der Nebenbestimmung 5.4.1.4 zu entnehmen – nicht später als in den Maßnahmenblättern zum LBP vorgegeben umgesetzt werden.

Nicht als CEF-Maßnahmen gekennzeichnet sind die Ausgleichsmaßnahme A 2.1 und die Gestaltungsmaßnahme G 2 im LBP für den BA 1 sowie die Gestaltungsmaßnahme G 2 im LBP für den BA 1b. Da den in diesen Maßnahmen jeweils enthaltenen und mit den Deckblättern „D“ bzw. „E“ in die Verfahren eingebrachten Großbaumpflanzungen auch eine artenschutzrechtliche Schutzfunktion für Fledermäuse zukommt, sind diese Großbaumpflanzungen wie die der Schutzmaßnahme S 8.1_{CEF} (B 64n, BA 1) und auch die der Schutzmaßnahme S 6.1_{CEF} (B 64n, BA 1b) als CEF-Maßnahmen einzustufen und entsprechend vorzeitig zu realisieren. Die Maßnahmenblätter sind anzupassen.

Eine Inbetriebnahme der B 64n im BA 1 zwischen Höxter und der Anschlussstelle zur B 83n darf erst erfolgen, wenn neben der Fledermausbrücke bei Godelheim auch alle aus artenschutzrechtlichen Gründen vorgezogenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen (d. h. die CEF-Maßnahmen inklusive der vorgenannten Großbaumpflanzungen) vollständig und betriebsfähig realisiert sind. Gleiches gilt für die B 83n zwischen Beverungen-Wehrden und der B 64n bei Höxter-Godelheim.

Ebenso darf die B 64n im BA 1b zwischen der Anschlussstelle zur B 83n und dem erst noch planfestzustellenden BA 1a zwischen Brakel-Hembsen und Höxter-Ottbergen erst für den Verkehr freigegeben werden, wenn auch dort sämtliche vorgezogenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen funktionsfähig umgesetzt sind.

5.4.3.1.3 Für alle im LBP für den BA 1 oder im LBP für den BA 1b vorgesehenen Großbaumpflanzungen sowie zu deren Unterhaltungspflege sind den beiden Naturschutzbehörden vorab Ausführungsplanungen zur Zustimmung vorzulegen.

5.4.3.2 <u>Artenschutzmaßnahmen zu Gunsten der Fledermäuse</u>

5.4.3.2.1 Nach Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses und vor Baubeginn sind alle Gebäude und Baumbestände, die im Zuge der Baumaßnahmen abgerissen oder entnommen werden müssen und die potentiell über Fledermausquartiere verfügen könnten, mit geeignetem Gerät auf das Vorhandensein von Höhlen oder von anderen als Fledermausquartier geeigneten Strukturen (z. B. Spalten, Nischen,

Stammrisse, abgeplatzte Rindenabschnitte etc.) nochmals zu untersuchen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren, die potentiell geeigneten Bäume zu kennzeichnen.

5.4.3.2.2 Sollten in Bäumen und/oder Gebäuden Höhlen, Spalten oder andere potentiell als Fledermausquartier geeigneten Strukturen gefunden werden, dürfen die etwaigen Bäume und Gebäude nur nach Beginn der Schwarmphase der Fledermäuse im Herbst und vor Rückkehr aus den Winterquartieren im Folgejahr (= zwischen dem 01. Oktober und dem 28. Februar) entnommen oder abgerissen werden. Sind entsprechende Baumfällungen oder Gebäudeabbrüche (hier nur noch die zum Spiel- und Bolzplatz bei Godelheim gehörenden Umkleide- und Sanitäranlagen) geplant, sind alle potentiellen Fledermausquartiere vorauslaufend und ebenfalls nicht vor dem 01. Oktober nochmals auf ihre tatsächliche Nutzung durch Fledermäuse hin zu untersuchen. Sofern die Höhlen/Quartiere unbesetzt sind, sind sie mit geeigneten Mitteln bis zur Fällung der Bäume bzw. bis zum Abbruch der Gebäude dauerhaft zu verschließen, ansonsten mit einer Schleuse (Einwegsystem) in der Art zu sichern, dass Ausflüge weiterhin möglich sind, Einflüge aber wirksam verhindert werden. Sollte die Höhle/das Quartier besetzt sein, ist abzuwarten, bis sie/es verlassen worden ist. Quartierbäume dürfen nur dann gefällt bzw. Gebäude erst dann abgebrochen werden, wenn die Quartiernutzung nachweislich beendet ist.

5.4.3.2.3 Für jedes tatsächlich genutzte Fledermausquartier sind vor der Quartierentnahme fünf Fledermauskästen aufzuhängen. Unabhängig davon muss jedoch mindestens ein Fledermauskasten pro entfallendem und zumindest potentiell geeignetem Quartier ausgebracht werden.
Um die Quartiersituation noch zu verbessern, sind nach Möglichkeit des Weiteren von den gefällten Bäumen die Stammabschnitte mit Höhlen zu sichern / herauszuschneiden und an geeigneten Stellen wieder aufzuhängen. Als insoweit natürliche Quartiere werden sie von den Fledermäusen ggf. besser bzw. mit höherer Wahrscheinlichkeit angenommen als künstliche Fledermauskästen.

Die Fledermauskästen sind in geeigneten Gehölz- und Waldbeständen innerhalb eines Entfernungsbandes von 200 m bis 500 m und jeweils so früh auszubringen, dass sie zum Zeitpunkt der sie bedingenden Quartierentnahmen bereits funktionsfähig sind. Ihre Funktionsfähigkeit muss mindestens solange aufrechterhalten werden, bis sich auf andere bzw. natürliche Art und Weise eine nachweislich dem derzeitigen Stand entsprechende Anzahl an Quartieren gebildet hat.

5.4.3.2.4 Alle Ergebnisse, Erhebungen und durchgeführten Maßnahmen (Fundorte und Zahl der Höhlen und potentiellen Quartiere, Datum der Begehungen, Höhlenverschlüsse, Aufhängung von Fledermauskästen etc.) sind nach einschlägigen wissenschaftlichen Standards zu dokumentieren und der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Höxter sowie der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierungen Detmold als Nachweis ihrer Umsetzung zeitnah, d. h. innerhalb eines Monats nach Durchführung, in schriftlicher Form zur Kenntnis zu geben.

5.4.3.2.5 Alle Arbeiten im Zusammenhang mit den Schutzmaßnahmen zu Gunsten der Fledermäuse sind von einer qualifizierten und im Umgang mit ihnen vertrauten und erfahrenen Fachperson (Biologe; Landespfleger o. ä., bei entsprechender Qualifikation auch von der ökologischen/umweltfachlichen Baubegleitung) durchführen zu lassen.

Die Baumfällungen und die Gebäudeabbrüche dürfen nur in Anwesenheit einer solchen mit der Erfassung von Fledermäusen erfahrenen Fachperson (Biologe, Landespfleger o. ä.) erfolgen.

5.4.3.3 Artenschutzmaßnahmen zu Gunsten der Amphibien und Reptilien

5.4.3.3.1 Die Schutzmaßnahme S 5.2 des LBP für den BA 1 ist analog zur Schutzmaßnahme S 5.1_{CEF} ebenfalls als CEF-Maßnahme vorgezogen umzusetzen.

Die Leit- und Sperreinrichtungen der Schutzmaßnahme S 5.1_{CEF} im BA 1 sowie der Schutzmaßnahme S 7.1_{CEF} im BA 1b müssen mit Blick auf die Schlingnatter eine Mindesthöhe von 0,7 m sowie einen 0,1 m breiten Übersteigschutz aufweisen (vgl. Nr. 6.4 des M AQ 2022).

5.4.3.3.2 Die Durchlässe unter der neuen Zufahrt zur Schießanlage der Bundeswehr sind mit Blick auf das M AQ 2022 nicht als Rohrdurchlässe DN 1.000, sondern als Rechteckhauben mit einer lichten Höhe von 0,8 m und einer leichten Weite von 1,0 m ausführen. Im Übrigen ist die genaue Ausgestaltung und Ausstattung aller Querungshilfen für betroffene Amphibienarten – z. B. auch bezüglich des Bodenmaterials auf den Laufsohlen und für die B 64n – rechtzeitig vor der Ausschreibung im Rahmen der Ausführungsplanung den zuständigen Naturschutzbehörden des Kreises Höxter und der Bezirksregierung Detmold mitzuteilen.

5.4.3.3.3 Die für Reptilien, insbesondere aber auch als Winterquartier für den Kammmolch

vorgesehenen Steinriegel der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A 2.3_{CEF} des LBP für den BA 1 sind nach den mit den Naturschutzbehörden abgestimmten Vorgaben der vom 06.09.2022 datierenden 3. Änderung der nach § 17 Abs. 2 FStrG erteilten vorläufigen Anordnung zur Umsiedlung von Reptilien vom 16.04.2020 (Az. 25.4-34-01-3/11 und 01/16) anzulegen. Der zu dieser 3. Änderung der vorläufigen Anordnung abgestimmte Lageplan der Steinriegel ersetzt insoweit den im Übrigen unberührt bleibenden zu dem LBP gehörenden Maßnahmenlageplan 12.2.3 (= der Fassung des Deckblatts „D“ zum BA 1).

Die Gesteinswälle sind so anzulegen, dass das gesetzlich geschützte Biotop G(BT)-4222-0001-2015 (Nass- und Feuchtgrünland inklusive Brachen) unberührt bleibt. Sofern möglich, ist dabei der südlich des geschützten Biotops vorgesehene Gesteinsriegel noch – wie auf dem abgestimmten Lageplan skizziert – aus dem Grünlandbereich heraus auf die angrenzende Ackerfläche zu verschieben.

5.4.3.3.4 Die vorgezogene Umsiedlung der Reptilienarten Schlingnatter und Zauneidechse, beinhaltend die Schutzmaßnahmen S 7.1_{CEF} (temporärer Sperrzaun) und S 9.1_{CEF} (Vergrämung und Umsiedlung) des LBP für den BA 1 sowie den neuen Wanderkorridor und die Aufnahmeflächen/neuen Lebensräume der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen

- A 2.3_{CEF} und A 9.2_{CEF} bis A 9.19_{CEF} des LBP für den BA 1 sowie
- A $7.2.1_{CEF}$ bis A $7.2.3_{CEF}$ des LBP für den BA 1b,

sind bereits Gegenstand der vorläufigen Anordnung gem. § 17 Abs. 2 FStrG vom 16.04.2020, dieser in ihrer Fassung (3. Änderung) vom 06.09.2022. Da sie angesichts der Konzentrationswirkung der Planfeststellung mit diesem Beschluss gegenstandslos wird (vgl. Hinweis Nr. 1 der vorläufigen Anordnung), werden folgende darin enthaltene Nebenbestimmungen in diesen Beschluss übernommen und gelten daher fort:

a) Der Reptilienschutzzaun darf die Wanderungen der Kammmolche zu ihren Winterquartieren nicht behindern. Dieser Zaun, die für die Abfang- und Sammelperiode vorgesehen ist und der ein Rück- und 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.
b) 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.

c) Soweit im Zuge der Umsiedlungen am Bahndamm weitere Reptilien (Blindschleichen, Ringelnattern, Waldeidechsen etc.) vorgefunden werden, sind diese in die Umsiedlung einzubeziehen.

d) Die Umsiedlung der Reptilien ist in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden – unter Naturschutzbehörde des Kreises Höxter und höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold – durchzuführen. Um ihnen die die Gelegenheit zur fachlichen Begleitung zu geben, sind sie insbesondere auch jeweils rechtzeitig darüber zu informieren, wann konkret welche Maßnahmenschritte erfolgen sollen.

e) Das in dem Antrag auf die vorläufige Anordnung beschriebene Risikomanagement und Monitoring ist als Antragsbestandteil vollständig umzusetzen. Über die Ergebnisse sind die beiden Naturschutzbehörden regelmäßig, mindestens einmal jährlich, zu unterrichten.

f) Der dem Antrag auf die vorläufige Anordnung beigefügte Zeitplan ist einzuhalten.

g) Im Zuge der Fortsetzung der Umsiedlungsmaßnahmen ab August 2021 ist nach Maßgabe der Empfehlungen des Jahresberichts 2020 (Bioplan vom 26.05.2021, Nr. 4.4.1) auf die Einzäunung der Flächen, die für die Umsiedlung vorgesehen sind, zu verzichten bzw. sind aufgestellte Zäune abzubauen.

h) Gem. Nr. 4.4.2 der Empfehlungen des Jahresberichts 2020 (Bioplan vom 26.05.2021) können ab August 2021 in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden weitere außerhalb des Umsiedlungskorridors liegende Flächen in die Umsiedlung einbezogen werden, wenn diese im räumlichen Zusammenhang mit dem Umsiedlungskorridor der landschaftspflegerischen Begleitpläne stehen, Aufnahmekapazitäten nachgewiesen sind und die Zustimmung der zuständigen Naturschutzbehörden (Untere Naturschutzbehörde des Kreises Höxter und Höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold) vorliegt.

i) Soweit die Umsiedlung soweit fortgeschritten ist, dass die Zahl der Schlingnatter-Abfänge am Bahndamm einen deutlichen Rückgang aufweist, ist der Empfehlung Nr. 4.4.3 des Jahresberichtes 2020 (Bioplan vom 26.05.2021) folgend am oberen/östlichen Rand des vorgesehenen Baufeldes ein Reptilienzaun zu errichten, um von dort Ein- bzw. Rückwanderungen von Reptilien möglichst zu vermeiden. Der konkrete Zeitpunkt und die konkrete Ausgestaltung des Zauns, insbesondere sein Verlauf, sind mit den zuständigen Naturschutzbehörden (Untere Naturschutzbehörde des Kreises Höxter und Höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold) abzustimmen.
Ungeachtet dieses Reptilienzauns und des Untersuchungskonzeptes hat in der letzten Aktivitätsphase vor dem terminierten Baubeginn ein weiteres Mal ein Absammeln und Umsiedeln der Reptilien im eingezäunten Bereich zu erfolgen.

5.4.3.3.5 Vor der Aufnahme der Straßenbauarbeiten sind die noch ausstehenden und auch den Baubeginn hinaus andauernden Reptilien-Umsiedlungsmaßnahmen und das begleitende Risikomanagement/Monitoring (vgl. auch Bioplan, faunistische Untersuchungen und CEF-Maßnahmen für die Schlingnatter und Zauneidechsenvorkommen, März 2016, Unterlagen 12.8 für den BA 1 und dort Nr. 6.4 „Monitoring und Risikomanagement“ sowie 2.7 für den BA 1b und dort Nr. 6.3 „Risikomanagement und Monitoring“) auf der Basis einer aktuellen Zwischenstanderhebung nochmals mit der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Höxter und der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold abzustimmen.

5.4.3 Biber

Die LBP-Maßnahmen S 15.1_{CEF} (und in Verbindung damit auch die LBP-Maßnahme S 14.1_{CEF}) zum Schutz des Bibers mit u. a. Vorgaben an den Baubeginn zur Vermeidung von Störungen in der Jungenaufzuchtphase sind zu beachten. Werden aufgenommene Bauarbeiten in den Wintermonaten unterbrochen, sind die bei der Wiederaufnahme zu beachtenden Schutzmaßnahmen von der ökologischen Baubegleitung festzusetzen und zu dokumentieren.
Wegen der guten bis sehr guten Eignung der Nethe und ihrer Aue als Lebensraum für den Biber sind die vom Vorhaben betroffenen Bereiche unabhängig davon vor Baubeginn erneut auf (weitere) Vorkommen hin zu untersuchen. Über das Ergebnis sind die untere Naturschutzbehörde des Kreises Höxter sowie die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold zu informieren. Ergeben sich

neue Erkenntnisse über weitere oder verlagerte Vorkommen, sind die Schutzmaßnahmen ggf. anzupassen.

5.4.4 **Artenschutz-Monitoring**

5.4.4.1 Der Vorhabenträger hat bezüglich des Fledermausschutzes bereits ein umfangreiches Monitoring zugesagt [vgl. Kapitel A Nr. 7 Buchst. f)]. Insoweit ist die Festsetzung eines Monitorings als solchem an dieser Stelle entbehrlich.
Art und Umfang der zugesagten Untersuchungen, der angewandten Methodik und ihrer Umsetzung müssen den einschlägigen wissenschaftlichen Standards entsprechen. Die entsprechenden Konzepte sind den zuständigen Naturschutzbehörden (untere Naturschutzbehörde des Kreises Höxter sowie höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold) rechtzeitig – vor ihrer Ausschreibung – schriftlich zur Abstimmung vorzulegen.

Die Zwischenergebnisse und Ergebnisse des Monitorings sind jeweils einmal jährlich in einem Bericht zusammenzufassen, der den Naturschutzbehörden und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen ist.

5.4.4.2 Die Eignung und Annahme der Steinriegel als Winterquartier für Kammmolche ist grundsätzlich nachgewiesen, ein Monitoring und Risikomanagement insoweit nicht erforderlich. Unter besonderer Beachtung des Vorsorgeprinzips ist gleichwohl – wie in der vorsorglichen Abweichungsprüfung in Aussicht gestellt – ein artbezogenes Monitoring für den Kammmolch und die weiteren betroffenen Amphibienarten durchzuführen, in dem die ausreichende Funktion und kontinuierliche Annahme aller 8 als Ersatz-Winterquartier dienenden Steinriegel der Ausgleichsmaßnahme A 2.3_{CEF} im BA 1 und die Nutzung der Amphibientunnel durch den Kammmolch sowie alle übrigen Amphibienarten durch Untersuchungen überwacht wird. Die Untersuchung der Eignung der Tunnel für den Kammmolch entfällt, wenn die Untersuchungen ergeben, dass tatsächlich keine Anwanderungen mehr stattfinden.
Art, Umfang und Dauer des Monitorings sind an den Zielarten auszurichten und mit der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold abzustimmen. Die Ergebnisse bereits laufender oder in Auftrag gegebener Untersuchungen können bei der Ausgestaltung des noch ausstehenden Monitorings berücksichtigt werden.

5.4.4.3 Wenn und sobald die Ergebnisse des Monitorings, die Zwischenergebnisse eingeschlossen, wider Erwarten aufzeigen sollten, dass die Wirksamkeit der vorgesehenen

Schutzmaßnahmen nicht ausreicht und eine oder mehrere der betroffenen Fledermausarten nicht oder nur unzureichend geschützt werden sollte, sind unter Einbindung der Gutachter und der Naturschutzbehörden unverzüglich die zur Verbesserung der Schutzmaßnahmen erforderlichen Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.
Bezüglich des Fledermausschutzes kommen dazu insbesondere die Nachpflanzung nicht oder nur schlecht angewachsener Gehölze, die Ergänzung und Vervollständigung der Gehölzstrukturen und Abpflanzungen und/oder die Ergänzung oder Erhöhung der Zaunanlagen und Irritationsschutzwände in Frage.

Für den Kammmolch wären vor allem weitere Optimierungen der Steinriegel und der Amphibiendurchlässe denkbar. Sollte sich widererwarten herausstellen, dass die Amphibiendurchläse unter der B 64n für den Kammmolch doch noch eine Bedeutung haben, d. h. noch Anwanderungen stattfinden, Kammmolche die Querungshilfen aber nicht nutzen und die Durchlässe nicht ausreichend angepasst werden können, könnte dem Vorhabenträger letztlich auch das Absammeln an den Leiteinrichtungen und Umsetzen in der Zeit der Amphibienwanderungen aufgegeben werden.
Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Forderung und Konkretisierung entsprechender Nachbesserungen ausdrücklich vor.

5.4.5 Abnahme der Ausgleichsmaßnahmen

Sind die festgestellten Kompensationsmaßnahmen umgesetzt, spätestens jedoch am Ende der Entwicklungspflege, hat der Vorhabenträger eine Abnahme der Maßnahmen unter Beteiligung der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierungen Detmold sowie der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Höxter zu veranlassen. Dazu hat der Vorhabenträger alle erforderlichen Daten (z. B. geeignete Flurkarten und/oder Inhalte vertraglicher Art bzw. dinglicher Sicherungen) zur Verfügung zu stellen, so dass die systematische Erfassung und weitere Kontrolle der Maßnahmen durch die zuständigen Naturschutzbehörden ermöglicht wird.

5.4.6 Kompensationsflächenkataster

Nach Abschluss der Maßnahmen ist der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Höxter zur Eintragung in das Kompensationsflächenkataster eine Übersicht aller Ausgleichsflächen (Übersichts-/Katasterkarte zuzüglich einer Liste der in Anspruch genommenen Grundstücke unter Nennung der jeweiligen Gemarkung, der jeweiligen Flur und des jeweiligen Flurstücks) zur Verfügung zu stellen.

5.5 Lärmschutz

5.5.1 Entsprechend der Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung und unter Berücksichtigung der gültigen Rechtslage (16. BImSchV in der bis zum 28.02.2021 anzuwenden Fassung i.V.m. der RLS-90) werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Lärmschutzmaßnahmen an der Straße (lärmmindernder Asphalt und Lärmschutzwände) bzw. an den baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz, z. B. Lärmschutzfenster) angeordnet. Auf Kapitel B Nr. 7.5.1 dieses Beschlusses mit allen Unterkapiteln wird verwiesen.

5.5.2 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

5.5.2.1 Die Lärmschutzmaßnahmen umfassen zunächst sowohl auf der B 64n als auch auf der B 83n einen lärmmindernden Straßenoberflächenbelag, der gegenüber dem Referenzbelag der RLS 90 die Emissionen um 2 dB(A) minimiert. In Höhe der Ortschaft Godelheim werden zudem auf der südöstlichen Seite der B 64n über eine Länge von 860 m hochabsorbierende Lärmschutzwände errichtet, und zwar

- von Bau-km 8+840 bis Bau-km 9+060 in Höhe von 5 m,
- von Bau-km 9+060 bis Bau-km 9+440 in Höhe von 6 m und
- von Bau-km 9+440 bis Bau-km 9+700 in Höhe von 4 m (jeweils über Gradiente).

Der Vorhabenträger hat zu gewährleisten, dass die damit einhergehende Lärmminderung auf Dauer sichergestellt wird. Er hat deshalb die Lärmschutzwand im erforderlichen Umfang zu unterhalten, die Lärmminderungswirkung des Fahrbahnbelages im erforderlichen Umfang zu kontrollieren und den Belag zu erneuern, wenn mit ihm keine ausreichende Lärmminderung mehr erzielt wird.

5.5.2.2 Die Dehnungsfugen bzw. die Übergangskonstruktionen zwischen Brückenbalken und Widerlager sind entsprechend dem Stand der Technik so schallimmissionsmindernd auszubilden, so dass auffällige und lästige Pegel- und Frequenzänderungen sowie nach unten abstrahlende tieffrequente Geräuschanteile auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränkt werden.

5.5.3 **Passive Lärmschutzmaßnahmen**

5.5.3.1 Die Eigentümer der nachfolgend genannten Wohngrundstücke sind vom Vorhabenträger schriftlich darauf hinzuweisen, dass sie, soweit mangels aktiver Schutzmaßnahmen oder auch nach Durchführung der aktiven Schutzmaßnahmen die Grenzwerte der jeweiligen Gebietskategorie nach der 16. BImschV überschritten werden, gegen den Vorhabenträger dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen haben, um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit der VLärmSchR 97. Bei der Bestimmung der Verkehrsbelastung sind die Prognosewerte für das Jahr 2030 heranzuziehen.

Ansprüche dem Grunde nach haben, soweit in den planfestgestellten Berechnungsprotokollen (für BA 1 und BA 1b jeweils Planunterlagen 11.3) in den Spalten 6 (BA 1) bzw. 10 (BA 1b) für den Tageswert (T) oder in den Spalten 7 (BA 1) bzw. 11 (BA 1b) für den Nachtwert (N) für mindestens eine Etage und Fassadenseite Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV ausweisen, die Eigentümer der folgenden Grundstücke:

Straße	Haus-Nr.	T und/oder N*	Gebietseinstufung **
Höxter, Driburger Str.	26	T und N	MI
Höxter, Am Maibach	40	N	WA
Höxter, Am Maibach	40a	T und N	WA
Höxter, Friedhofstr.	35	N	WA
Höxter, Sachsenweg	9a und 9c	N	WA
Höxter, Godelheimer Str.	29	T und N	MI
Höxter, Im Hohen Felde	27 und 29	T und N	WA

* N = passiver Lärmschutz für die Nacht, T = passiver Lärmschutz für den Tag
** WA = allgemeines Wohngebiet, MI = Kern-, Dorf- und Mischgebiet

5.5.3.2 Darauf, dass sich die dem Grunde nach bestehenden Ansprüche nicht auf das gesamte Gebäude, sondern jeweils nur auf eine oder einzelne Etagen und Fassadenseiten beziehen und sie sich ggf. nur auf Grenzwertüberschreitungen am Tage oder in der Nacht erstrecken, wird hingewiesen. Diesbezüglich maßgebend sind die in den vorstehend benannten Ergebnislisten der planfestgestellten lärmtechnischen Unterlagen ausgewiesenen Werte.

5.5.3.3 Entschädigungsanspruch Außenwohnbereich

Sofern die vorstehend unter Nr. 5.5.3.1 benannten Grundstücke mit einem Außenwohnbereich ausgestattet sind (Terrasse, Balkon, Loggia, Sitzecken etc.), an dem die Beurteilungspegel den zugehörigen Immissionsgrenzwert für den Tag überschreiten, haben deren Eigentümer für die Beeinträchtigung dieses Außenwohnbereichs durch den vom hiermit planfestgestellten Bundesstraßenneubau ausgehenden Verkehrslärm gegenüber dem Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Für den Fall, dass eines dieser Grundstücke über einen Bereich verfügt, der rechtlich die Anforderungen eines Außenwohnbereichs erfüllt und der noch nicht von dem Vorhabenträger erfasst und in den lärmtechnischen Berechnungen berücksichtigt worden sein sollte, kann der Eigentümer für diesen die zugehörige Berechnung des Beurteilungspegels für den Tag beantragen. Der Vorhabenträger hat diese Berechnung durchzuführen. Für den Fall, dass sich eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes ergibt, wird hiermit auch dafür ein entsprechender Entschädigungsanspruch dem Grunde nach festgestellt.

Für den Fall einer Streitigkeit über das Bestehen eines Anspruchs auf eine Entschädigung behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung vor. Sie kann vom betroffenen Grundstückseigentümer bei der Planfeststellungsbehörde beantragt werden.

Die Ermittlung des Umfangs einer etwaigen Entschädigung richtet sich nach den Regelungen der VLärmSchR 97. Für den Fall, dass zwischen dem Vorhabenträger und einem betroffenen Eigentümer keine Einigung über die Höhe der Entschädigung wegen unzumutbarer Lärmbelästigungen erzielt wird, setzt die Bezirksregierung Detmold als zuständige Enteignungsbehörde die Entschädigung fest.

5.5.3.4 Über die Umsetzung/Ausgestaltung des passiven Lärmschutzes bzw. die Höhe einer entsprechenden Entschädigung wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden.

5.6 Land- und Forstwirtschaft

5.6.1 Bei Bepflanzungen im Rahmen der LBP-Maßnahmen sind die Regelungen des Nachbargesetzes (NachbG NRW, §§ 40 ff.) einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Anpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden, indem Gehölze innerhalb der vorgesehenen Pflanzstreifen entsprechend positioniert werden.

5.6.2 Die betroffenen Landwirte sind innerhalb des Bauzeitenplans so früh wie möglich vor Baubeginn über den Zeitpunkt der Inanspruchnahme ihrer Flächen zu informieren, um ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Betriebsabläufe (Anbau- und Futterplanung etc.) rechtzeitig anzupassen.
Landwirtschaftlich genutzte Flächen müssen für Bewirtschaftungsmaßnahmen grundsätzlich auch während der Baumaßnahme erreichbar bleiben.

5.6.3 Soweit Kompensationsflächen weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden, sind die Vorgaben der Maßnahmenblätter des LBP zu beachten.

5.6.4 Bezüglich der erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen gilt die Nebenbestimmung 5.14.1. Soweit sich Ertragsminderungen oder sonstige unzumutbare Nachteile als mittelbare Folge des Bauvorhabens – Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen eingeschlossen – ergeben (z. B. durch über das zumutbare Maß hinaus entstehende Umwege, durch ungünstigere Zuschnitte verbleibender Restflächen oder sonstige Bewirtschaftungserschwernisse), wird festgestellt, dass den Betroffenen auch dafür ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zusteht. Über eine etwaige Entschädigung und ihre Höhe ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Kapitel C Nr. 2 des Beschlusses).

5.6.5 Werden durch die Baumaßnahme außerhalb des Bereichs Taubenborn Bodenentwässerungsanlagen (Drainagen) landwirtschaftlich genutzter Grundstücke ange-

schnitten oder sonst beeinträchtigt, die auch künftig weiterhin entsprechend genutzt werden, so ist – soweit technisch möglich – deren Funktionsfähigkeit während der Baumaßnahme zu erhalten bzw. nach Abschluss der Baumaßnahme durch geeignete Maßnahmen wiederherzustellen. Auf jeden Fall ist für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit verbleibender Drainagen Sorge zu tragen.

Der Bereich Taubenborn bleibt ausgenommen, weil dort Drainierungen der vorgesehenen Wiedervernässung entgegenstünden.

5.7 Abfall, Altlasten und Altablagerungen

5.7.1 In dem von Bau- und Kompensationsmaßnahmen berührten Bereichen befinden sich die Altablagerungen 4222 M 16 und randlich auch die Altablagerungen M 17 und M 18. Ob sich Betroffenheiten dieser Altablagerungen ergeben, ist im Zuge der Ausführungsarbeiten zu prüfen. Die zuständige untere Bodenschutzbehörde des Kreises Höxter ist über die Ergebnisse zu informieren. Liegen Betroffenheiten vor oder sind sie nicht auszuschließen, sind sämtliche Arbeiten in den entsprechenden Bereichen mit der zuständigen unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Höxter abzustimmen. Der Boden und die abgelagerten Materialien sind ordnungsgemäß unter Beachtung der einschlägigen Bestimmungen des BBodSchG und der BBodSchV zu behandeln bzw. zu verwerten oder zu entsorgen.
Soweit die untere Bodenschutzbehörde es für erforderlich hält, sind die entsprechenden Arbeiten fachgutachtlich begleiten zu lassen.

5.7.2 Wird im Zuge der Baumaßnahmen im Umfeld des Sportplatzes Godelheim Kieselrot-Material angetroffen, sind auch insoweit die Vorgaben der BBodSchV zu beachten.

5.7.3 Für alle Erdarbeiten gilt, dass die zuständige Bodenschutzbehörde zu benachrichtigen ist, wenn und sobald im Zuge von Erdarbeiten Altablagerungen bzw. Altlasten, insbesondere Abfälle, Boden- und/oder Grundwasserverunreinigungen oder sonstige augenscheinlich bzw. hinsichtlich ihres Geruchs auffällige (kontaminierte) Materialien angetroffen werden. In diesem Fall hat der Vorhabenträger den Boden bzw. die entsprechenden Materialien in Abstimmung mit ihr unter Beachtung der abfallrechtlichen Bestimmungen ordnungsgemäß zu behandeln und zu verwerten bzw. zu entsorgen. Die Regelungen und Vorgaben der ErsatzstoffV sind zu beachten.

5.7.4 Sofern Altablagerungen im Trassenraum und vor Ort verbleiben, sind altlastentypische Probleme wie z. B. das Setzungsverhalten beim Trassen- und Fahrbahnaufbau zu berücksichtigen.

5.7.5 Bei allen Arbeiten im Bereich von Altablagerungen bzw. Altlasten sind die erforderlichen Arbeits- und Anwohnerschutzmaßnahmen zu ergreifen.

5.8 Bodendenkmalschutz

In den von Tiefbauarbeiten betroffenen Bereichen befinden sich die 7 bekannten bzw. vermuteten Bodendenkmäler

- DKZ 4222,50, mittelalterliche Wüstung Waritbeke,
- DKZ 4222,59, Siedlungsplatz der älteren vorrömischen Eiszeit,
- DKZ 4222,030, mittelalterliche Wüstung Herbram,
- DKZ 4222,112, Wüstung Herbram und Siedlungsplatz der römischen Kaiserzeit,
- DKZ 4221,023, Luftbildspuren als Hinweis auf eine Wüstung,
- DKZ 4222,18, Luftbildspuren mit möglichen archäologischen Bodenstrukturen, und
- DKZ 4222,072, Turmhügel „Haneckenburg“.

Ausweislich der beiden LBP erhält die LWL-Archäologie für Westfalen in den betroffenen Bereichen von der Aufnahme der Erdarbeiten die geforderte Möglichkeit archäologischer Untersuchungen.

Werden im Übrigen im Zuge von Erdarbeiten kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde (z. B. Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien oder ähnliche Zufallsfunde) entdeckt, ist die LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Bielefeld, unverzüglich anzuzeigen. Die neue Entdeckungsstätte ist bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Obere Denkmalbehörde die Entdeckungsstätte vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (§ 16 DSchG NRW).
Der LWL-Archäologie und ihren Beauftragten ist das Betreten der Grundstücke mit den Fundorten zu gestatten, um ggf. archäologische Untersuchungen durchführen zu können. Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.

5.9 Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen

5.9.1 Im Planbereich befinden sich diverse Ver- und Entsorgungsanlagen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen (Elektrokabel, Hochspannungsfreileitungen, Rohrfernleitungen, Telekommunikationsanlagen und -linien, Gas-, Wasser- und Abwasserleitungen etc.) verschiedener Betreiber, die in den Bauwerksverzeichnissen „Regelungen Versorgungsleitungen“ der planfestgestellten Planunterlagen verzeichnet sind. Sie werden durch einen der beiden B 64n-Abschnitte oder die B 83n gekreuzt bzw. überbaut bzw. sind von Baumaßnahmen betroffen oder von den Kompensationsmaßnahmen des LBP berührt.
Der Vorhabenträger hat den jeweiligen Betreibern dieser Anlagen und Leitungen die jeweiligen Bauarbeiten mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf anzuzeigen, die notwendigen Sicherungsmaßnahmen, Anpassungsarbeiten, Umbauten und Umlegungen rechtzeitig mit ihm abzustimmen und vertraglich mit ihm zu regeln. Unabhängig davon sind die Zusagen aus den Gegenäußerungen zu den Stellungnahmen der Betreiber der Leitungen und Anlagen sowie die nachstehenden Nebenbestimmungen der Nrn. 5.9.2 bis 5.9.4 zu beachten.

5.9.2 Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Ver- und Entsorgungsanlagen bzw. Ver- und Entsorgungsleitungen müssen jederzeit und auch während des Baus der beiden B 64n-Abschnitte und der B 83n möglich bleiben bzw. ermöglicht werden.

5.9.3 Vorhandene Schutzanweisungen wie z. B. die der Westnetz GmbH zum Schutz von Gasversorgungsleitungen inklusive Begleitkabel und die Kabelschutzanweisung der Telekom sind zu beachten.

5.9.4 Für Gehölzpflanzungen im Bereich von Ver- und Entsorgungsleitungen gelten die Regelungen des DVGW-Regelwerkes (GW 125) bzw. des „Merkblatts über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013. Sich darauf ergebende Einschränkungen für Bepflanzungen in bestehenden Leitungsschutzstreifen sind zu beachten.

5.10 Arbeitsschutz

Die Bestimmungen der Baustellenverordnung (BaustellV) sind einzuhalten. Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung nach den §§ 5 ArbSchG, 3 BetrSichV und 6

GefStoffV sind bis zur Aufnahme der Bauarbeiten die für die Beschäftigten mit ihrer Arbeit verbundenen Gefährdungen arbeitsplatz- und gefährdungsbezogen zu ermitteln und die erforderlichen Maßnahmen des Arbeitsschutzes (z. B. Erstellen von Betriebsanweisungen, Festlegung notwendiger persönlicher Schutzausrüstung, Erste-Hilfe-Maßnahmen organisatorische Regelungen etc.) vorzusehen. Die Gefährdungsbeurteilung ist gem. § 6 ArbSchG zu dokumentieren.

5.11 Klimaschutz

Die Ausführungsplanung inklusive der Vergabe der Bauarbeiten hat unter Beachtung der Zielvorgaben des KSG zu erfolgen.

5.12 Kampfmittelfunde

Sollten bei den Straßenbaumaßnahmen Kampfmittel, verdächtige Gegenstände oder außergewöhnliche Bodenverfärbungen vorgefunden werden, hat der Vorhabenträger bei gleichzeitiger Einstellung der Arbeiten unverzüglich die örtliche Ordnungsbehörde zu benachrichtigen. Die Tiefbauarbeiten sind mit der gebotenen Vorsicht auszuführen.

5.13 Straßenrechtliche- und Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen, Umstufungen

Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen bzw. Anordnungen, die Straßenmarkierungen, die Aufstellung von Verkehrszeichen sowie die Widmungen der B 64n und der B 83n und auch die vorgesehenen Um- bzw. Abstufungen der alten B 64 nach den Regelungen des § 2 FStrG sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und bleiben, soweit erforderlich, separaten Verfahren vorbehalten.

5.14 Nebenbestimmungen im Interesse betroffener Haus- und Grundeigentümer

5.14.1 Die durch das Bauvorhaben betroffenen Grundstückseigentümer haben gegen dem Vorhabenträger einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für die Inanspruchnahme von Grundflächen einschließlich baulicher Anlagen und Aufwuchs sowie für die sonstigen durch das Bauvorhaben hervorgerufenen unzumutbaren Nachteile.

Soweit Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, können die jeweils betroffenen Eigentümer die Übernahme dieser Flächen durch den Vorhabenträger verlangen. Werden Flächen von dem Vorhabenträger nicht übernommen, sind die für die Durchführung dieser Maßnahmen erforderlichen Rechte mit einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit oder einer Reallast gegen eine entsprechende Entschädigung dinglich zu sichern.

Über die Höhe der jeweiligen Entschädigung wird – sofern es zwischen dem Vorhabenträger und einem betroffenen Eigentümer nicht zu einer entsprechenden Einigung kommt – in dem Entschädigungsverfahren nach dem EEG NRW entschieden.

Bezüglich der zum Flurbereinigungsverfahren Godelheim gehörenden Grundstücke (vgl. Einleitungsbeschluss der Bezirksregierung Detmold vom 28.05.2019, Az. 33-81810 H.O.17) ersetzt die Flurbereinigung das Enteignungs- und Entschädigungsverfahren nach dem EEG NRW.

5.14.2 Um schädliche Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen zu vermeiden, hat der Vorhabenträger bei allen Bauarbeiten in der Nähe von Gebäuden jedweder Nutzungsart die der DIN 4150-3 entnommenen und in Tabelle 1 zum Gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – V B 2-8829 (VNr. 4/00), des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr – IV A 6-46-63, und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport – II A 4-850.1 – „Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen“ vom 31.07.2000 (SMBl. NRW 7129) enthaltenen Anhaltswerte zu beachten. Dies gilt auch für Bereiche beidseits etwaiger Baustraßen, die insoweit als Arbeitsfläche gelten.

Sollten während der Bauausführung die Anhaltswerte überschritten werden, sind die Arbeiten zu unterbrechen, die Ursache der Überschreitung zu ermitteln und das Bauverfahren ggf. entsprechend zu modifizieren. Sollten dennoch (d. h. trotz optimiertem Bauverfahren) und von daher unvermeidbar die Anhaltswerte überschritten werden, hat der Vorhabenträger die Arbeiten erneut zu unterbrechen und für gefährdete Gebäude ein Beweissicherungsverfahren einzuleiten. Werden Schäden verursacht, sind sie auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW nach den Grundsätzen des § 906 BGB zu entschädigen.

5.14.3 Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass während der Bauzeit kein Wohngrundstück von seiner Zufahrt abgeschnitten wird. Ggf. sind vorübergehende provisorische Zufahrten einzurichten.
Im Übrigen ist für alle vom Straßenneubau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten bauzeitlich oder ansonsten dauerhaft abgeschnittenen Grundstücke auf Kosten des Vorhabenträgers eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz wiederherzustellen.

5.15 Aktualisierung der Planunterlagen durch Grüneintragungen

Soweit sich aufgrund dieses Beschlusses und seiner Nebenbestimmungen Ergänzungen oder Korrekturen der Planunterlagen (hier konkret der Maßnahmenblätter der LBP) ergeben, sind diese von dem Vorhabenträger vor der Auslegung dieses Beschlusses und der mit ihm festgestellten Unterlagen noch vorzunehmen und der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung vorzulegen. Die geänderten Unterlagen wird die Planfeststellungsbehörde den auszulegenden Planunterlagen als „Annex“ beigefügen.

Sonstige von dem Beschluss abweichende Änderungen der Planunterlagen sind unzulässig bzw. dürfen nur mit ausdrücklicher vorheriger Zustimmung der Planfeststellungsbehörde erfolgen. Werden durch solche Änderungen Rechte Dritter neu oder stärker als bisher beeinträchtigt, bedürfen solche Änderungen deren Zustimmung; andernfalls ist ein Planänderungsverfahren gem. § 76 VwVfG NRW oder ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

6. Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen

Im den beiden Verfahren sind – eine Sammeleinwendung eingeschlossen – von 78 Einwendern und Einwenderinnen Einwendungen erhoben worden. Alle Einwendungen wurden innerhalb der jeweiligen Einwendungsfristen vorgelegt. Drei Einwendungen davon wurden später zurückgezogen. Außerdem wurden – teilweise mehrfach – von insgesamt 33 Fachbehörden, Trägern öffentlicher Belange bzw. Vereinigungen/Naturschutzverbänden Stellungnahmen abgegeben.

Diesen Einwendungen und Stellungnahmen wird inhaltlich insoweit Rechnung getragen, wie sie in den Planänderungen der Deckblätter „A“, „B“, „C“, „D“ und „E“ bzw. auch Zusagen des Vorhabenträgers und in den Nebenbestimmungen dieses

Beschlusses aufgegriffen und berücksichtigt worden sind. U. a. wurden die Gradiente der B 64n in Höhe von Godelheim tiefer gelegt und die Unterführung für Fußgänger und Radfahrer durch eine Überführung ersetzt. Insoweit sind Einwendungen und Stellungnahmen gegenstandslos geworden.

Darüber hinaus sind viele Einwendungen gegen den Plan und viele Forderungen verblieben, die im Verfahren von den Vereinigungen/Umweltverbänden, von den Behörden und Trägern öffentlicher Belange und von den privaten Beteiligten vorgetragen worden sind. So wurde u. a. vorgetragen bzw. gefordert,

- die vorgelegten Unterlagen ließen keine ausreichende Bewertung der Planung zu, weil z. B. Skizzen, Profile und Visualisierungen fehlten,
- die Notwendigkeit des Neubaus der B 64n und der B 83n und damit die sog. „Planrechtfertigung“ fehle und es werde auch keine Entlastung von Godelheim erreicht, weil die Neubautrasse zu nah am Ortsrand verlaufe und die Belastungen nur innerhalb des Ortes verlagere,
- die B 64n sei mit ihrer 3-Streifigkeit (Betriebsweise 2 + 1), die im Bereich von Godelheim sogar die Streckencharakteristik einer 4-streifigen Autobahn annehme, überdimensioniert und beinhalte auch keine großräumige überregionale Straßenverbindung im Sinne der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN),
- die Belange der Landwirtschaft stünden der Konzipierung und geplanten Ausweisung der B 64n als landwirtschaftliche Fahrzeuge ausschließende Kraftfahrstraße zumindest nördlich des neuen Anschlusses der B 83n entgegen,
- die Straßenneubaumaßnahmen und das vorgesehene Wegekonzept seien z. B. als Folge notwendig werdender Umwege mit nicht hinnehmbaren Auswirkungen auf landwirtschaftliche Erschließungen verbunden,
- das Kosten-Nutzen-Verhältnis sei für die B 64n mangelhaft, weil nur minimale Fahrzeiten eingespart würden und der letztlich die Ortsdurchfahrt Höxter für die mögliche Verkehrsleistung den limitierenden Faktor bilde,
- die Abwägung zu Gunsten der gewählten Trassen und ihrer Ausgestaltung sei unvollständig und fehlerhaft und erfasse nicht die vorteilhafteste Variante, andere Trassierungen seien vorzuziehen,
- die durchgeführte UVP sei zu alt und nicht mehr verwertbar,
- die Verkehrsuntersuchung sei fehlerhaft und nicht valide,

- der vorgesehene Lärmschutz reiche nicht aus, zumal auch die gesetzlichen Vorgaben nicht mehr den heutigen Erkenntnissen zum Gesundheitsschutz entsprächen und andere Lärmimmissionen wie solche von der Bahn oder der verbleibenden Ortsdurchfahrt Godelheim unberücksichtigt geblieben seien,
- dass Gesundheitsgefahren auch durch andere Emissionen wie Baulärm und Feinstaub zu erwarten seien,
- es seien unzulässige Abschnittsbildungen erfolgt,
- das Landschaftsbild werde unzulässig beeinträchtigt,
- das Naherholungsgebiet Maygadessen wäre von Godelheim aus nicht mehr bzw. allenfalls nur noch unter unzulässig erschwerten Bedingungen erreichbar,
- dass Erschwernisse für Rettungsdienste, die Feuerwehr oder die Polizei entstünden,
- die Erschließung bzw. Erreichbarkeit von Grundstücken inklusive solcher, die land- und forstwirtschaftlich genutzt werden, würde beeinträchtigt und es seien weitere Querungsmöglichkeiten erforderlich,
- die Überführung für Fußgänger und Radfahrer bei Godelheim entspräche nicht den Vorgaben zur Barrierefreiheit,
- dass Hochwassergefahren verstärkt würden,
- dass die Verlegung des Maibachs nicht mit den Vorgaben der WRRL einhergehe,
- die Lärmschutzwand bei Godelheim entfalte eine zu hohe tatsächliche und visuelle Barrierewirkung,
- dass während der Bauarbeiten der uneingeschränkte Zugang zu allen Gewässern und Ufern aufrechtzuerhalten werden müsse,
- dass die Sicherheitsbelange des vom Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Höxter betriebenen Startplatzes Brunsberg beeinträchtigt würden,
- der im Bauwerksverzeichnis und der Nr. 53 gelistete Spiel- und Bolzplatz müsse erhalten werden,
- Beeinträchtigungen in der Bauphase seien nicht oder ungenügend berücksichtigt worden,
- Beeinträchtigungen der Landwirtschaft, die sich durch Flächenverluste, Grundstückszerschneidungen und erschwerte Erschließungen ergäben, stünden dem Straßenneubau entgegen,
- landwirtschaftliche und andere Betriebe würden gefährdet,
- der Straßenneubau greife zu stark und damit unzulässig in Umweltbelange und insbesondere den Arten- und europäischen Gebietsschutz ein,

- die artenschutzrechtlichen Prüfungen entsprächen nicht den heutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen,
- Eingriffe in Biotope und Arten würden nicht ausreichend kompensiert werden, sofern sie denn überhaupt kompensierbar wären,
- LEP-Ziele würden verfehlt und
- der Wert der an die Straßenneubauten grenzenden Grundstücke und Gebäude würde gemindert.

Alle diese Forderungen gegen den Plan erhobenen Einwendungen, die keinen Eingang in die Planung gefunden haben, werden zurückgewiesen. Insoweit wird auf die Ausführungen im Kapitel B dieses Beschusses verwiesen. Den dortigen Ausführungen ist zu entnehmen, dass die Planungen des Vorhabenträgers den gesetzlichen Anforderungen entsprechen bzw. in der Abwägung die öffentlichen Interessen an der Verwirklichung des Vorhabens die jeweils betroffenen privaten und sonstigen Belange überwiegen. Folglich können die in diesem Zusammenhang eingelegten Einwendungen nicht durchgreifen.

Einwendungen, die das Verfahren und seine Durchführung als solches zum Inhalt haben, sind über die Behauptung hinaus, die Unterlagen seien teilweise unvollständig gewesen, nicht erhoben worden.
Fragen zur Entschädigung bleiben dem gesonderten Entschädigungsverfahren nach dem EEG NRW bzw. der Flurbereinigung vorbehalten.

7. Zusagen/Zusicherungen des Vorhabenträgers

Im Hinblick auf ihr Vorhaben und die im Vorfeld dazu im Anhörungsverfahren abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen hat der Vorhabenträger verschiedene Zusagen gemacht, die hiermit bestätigt und damit verbindlich und zum Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses werden. Dazu gehören neben denen, die schon in den Nebenbestimmungen benannt worden sind, u. a. insbesondere folgende Zusagen und Zusicherungen:

a) Im nördlich von Godelheim gelegenen Knotenpunkt B 64n/Bruchweg wird der Vorhabenträger Leerrohre verlegen, um bei Bedarf die Nachrüstung einer Lichtsignalanlage zu vereinfachen.

b) Der Geh-/Radweg an der Nordseite des Bruchweges wird statt der in den Planunterlagen vorgesehenen Breite von 2,25 m eine Breite von 2,50 m erhalten.

c) Der nach dem Rückbau der verlassenen B 64 entstehende Rad- und Gehweg inklusive des Verbindungsstücks zu einem weiterführenden Weg wird ebenfalls anstelle der in den Planunterlagen vorgesehenen 2,25 m eine Breite von 2,50 m erhalten.

d) Der Vorhabenträger wird mindestens drei Monate vor dem geplanten Rückbau der Grundwassermessstelle M 4 (Deponie Wehrden) eine Ersatzmessstelle für sie errichten. Den Neubau wird er vorab mit dem Dezernat 52 der Bezirksregierung Detmold (Kreislaufwirtschaft, Bodenschutz) abstimmen. Seine Ausgestaltung (Rohrdurchmesser, Ausbautiefe, Filterlänge, Kiesfilter, Abdichtung) wird sich an der bisherigen orientieren. Die Unterkante des Filterrohres wird mit Blick auf die langjährig gemessenen Grundwasserstände bei $\leq$ 89 müNN liegen. Die neue Messstelle wird in ihrer Lage und Höhe (ROK, GOK) eingemessen werden.

   Vor dem Rückbau der alten Messstelle wird der Vorhabenträger die Grundwasserqualität an beiden Stellen einmalig nach dem „Übersichtsprogramm Grundwasser“ (Anlage 3 des Planfeststellungsbeschlusses für die Deponie Wehrden vom 28.04.2014) überprüfen lassen. Die Grundwasserstände wird er an beiden Messstellen monatlich (an der alten Messstelle vor dem Rückbau und an der neuen Messstelle unmittelbar nach ihrer Herrichtung) jeweils insgesamt dreimal messen. Die jeweiligen Daten wird er dem Dezernat 52 der Bezirksregierung Detmold zur Verfügung stellen.

   Sowohl der Messstellenrückbau als auch der Messstellenneubau (Planung, Betreuung der Bohrarbeiten, Dokumentation Schichtenprofil, Ausbauzeichnung) wird der Vorhabenträger im Übrigen gutachtlich durch einen Hydrologen betreuen lassen. Das Dezernat 52 der Bezirksregierung Detmold wird einen abschließenden Bericht über die Maßnahmen erhalten.

e) In dem Bereich der Altablagerung M 4222 M 16 wird die ihrer Beobachtung dienende Grundwassermessstelle G 2 überbaut. Der Vorhabenträger wird sie den Regeln der Technik entsprechend zurückzubauen. Sofern der Kreis Höxter dies fordert, wird er auch hierfür in Abstimmung mit ihm eine Ersatzmessstelle errichten.

f) Um den mit

   - den Schutzmaßnahmen S 8.1_{CEF}, 8.2_{CEF} (Abpflanzungen an der B 64n im

BA 1, Großbäume eingeschlossen, und Zäune als Sperre bzw. Überflughilfen für u. a. Fledermäuse),11.1$_{CEF}$ und 11.2$_{CEF}$ (Fledermausbrücke am Maibach, Irritationsschutzwände und Leitstrukturen für Fledermäuse) und in Verbindung damit auch der Ausgleichsmaßnahme A 2.1, der Gestaltungsmaßnahme G 1 und der Gestaltungsmaßnahmen G 2 (Eingrünungen und weitere Großbäume) des LBP für den BA 1 sowie

- den Schutzmaßnahmen S 4.1$_{CEF}$, S 5.1$_{CEF}$, S 6.1$_{CEF}$, S 14.1$_{CEF}$ (Abpflanzungen an der B 64n u. a. auch mit Großbäumen, Fledermausbrücke in der tradierten Flugroute zwischen dem Herbremer Holz und Amelunxen inklusive Leitstrukturen, Zäune und Irritationsschutzwände an der B 64n sowie Zäune und Irritationsschutzwände an der B 83n) und in Verbindung damit auch der Gestaltungsmaßnahme G 2 (Eingrünungen u.a. auch mit Gehölzen, Großbäume inklusive) des LBP für den BA 1b

verbundenen Fledermausschutz auf seine ausreichende Funktionserfüllung hin zu überprüfen, wird der Vorhabenträger das von ihm im Zusammenhang mit seinen Gegenäußerungen aus den beiden Deckblattverfahren „E“ zugesagte Monitoring durchführen. Beginn, Dauer und Umfang des Monitorings werden sich an den beiden von ihm dazu im März 2024 zusammen mit Gegenäußerungen in Ergänzung der beiden LBP vorgelegten Maßnahmenblätter (für jeden BA bezeichnet als M 1$_{CEF}$) ausrichten. Mit dem Monitoring wird demnach im Sommer vor der Aufnahme der Umsetzung der genannten LBP-Maßnahmen begonnen, indem im Rahmen einer „Funktionsermittlung“ eine aktuelle Ist-Erfassung erfolgt. Das Monitoring erstreckt sich über die gesamte Bauphase und auf mindestens 2 Jahre nach Umsetzung der Maßnahmen und Freigabe der Neubautrassen für den Verkehr. In Abhängigkeit von den Ergebnissen oder wenn es die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold für erforderlich hält, wird es entsprechend verlängert.

g) Der Forderung der Naturschutzverbände entsprechend wird der Vorhabenträger die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A 6.1$_{CEF}$ im BA 1b um die Aufhängung von jeweils 1 Nistkasten für jeden Brutplatzverlust des Feldsperlings, d. h. um insgesamt 6 Nistkästen, erweitern. Er wird die Funktion der Nistkästen solange sicherstellen, bis sich Altholzbestände mit entsprechenden Nistmöglichkeiten entwickelt haben.

h) Für den Hausbrunnen des Gebäudes Driburger Straße 26 hat der Vorhabenträger die in der Einwendung 7 geforderte Beweissicherung zugesagt. Sie wird sowohl die Ergiebigkeit des Brunnens als auch die Qualität des zu fördernden Wassers in den Blick nehmen.

Der Vorhabenträger hat auch alle sonstigen Zusagen, die im Anhörungsverfahren schriftlich dokumentiert worden sind (insbesondere in den Gegenäußerungen zu den Einwendungen und zu den Stellungnahmen der TÖB) einzuhalten, sofern in diesem Beschluss nichts Anderes geregelt ist. Dies gilt auch dann, wenn der Vorhabenträger die Zusagen vorbehaltlich der Zustimmung der Planfeststellungsbehörde gegeben hat und die Zustimmung in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausdrücklich verweigert wird.

B. Begründung

1. Das Vorhaben

Das Vorhaben umfasst die B 64n in den Neubauabschnitten 1 zwischen Höxter-Godelheim und Höxter (Bau-km 8,000 bis Bau-km 12,880) und 1b zwischen Höxter-Ottbergen und Höxter-Godelheim (Bau-km 5,600 bis Bau-km 8,000) sowie die B 83n zwischen Beverungen-Wehrden und dem B 64n-Abschnitt 1b bei Godelheim (Bau-km -0,060 bis Bau-km 2,480).
Bis Bau-km 12+700 soll die B 64n durchgehend für die Betriebsweise 2 + 1 als dreistreifige Straße mit den Regelquerschnitten RQ 15,0 bzw. 15,5 errichtet werden. Von ihrem Ausgangspunkt in Brakel-Hembsen – bzw. hier bezogen auf den des Abschnitts 1b bei Ottbergen – bis zur Höhe des Bruchweges am Nordrand von Godelheim soll sie als Kraftfahrstraße ausgewiesen werden. Drei im Zuge der heutigen B 64 vorhandene Bahnübergänge (zwei davon in dem dritten B 64n-Abschnitt, für den das Planfeststellungsverfahren noch aussteht) sowie die Ortsdurchfahrten von Godelheim und – mit dem BA 1a – auch die von Ottbergen entfallen.
Die B 83n erhält den zweistreifigen Regelquerschnitt RQ 11,0.

Zur Ausführung kommt die Variante 2 aus der UVP (Bahntrasse). Aus Richtung Höxter gesehen erfolgt im Bauabschnitt 1 zunächst über knapp 200 m ein Ausbau in der Bestandstrasse, bevor der Querschnitt von dort an, wo sich die B 64 unmittelbar an die Bahnstrecke Langeland-Holzminden anlehnt, auf den dreistreifigen Querschnitt RQ 15,5 aufgeweitet wird. Während die Bestandstrasse in Höhe des Weges Taubenborn die Bahnstrecke quert, verbleibt die die B 64n unter Abbindung des Weges Taubenborn in enger Anlehnung an die Bahn sowohl im BA 1 als auch im BA 1b (und dort mit dem Querschnitt RQ 15,0) bis zu dessen süd-/südwestlichem Ende bahnparallel auf deren Westseite. In diesem Verlauf Richtung Süden/Südwesten quert sie

- den Hechtgraben,
- per Überführung den Bruchweg, der teilplanfrei an die B 64n angeschlossen und zur Anbindung der Ortschaft Godelheim unter Vergrößerung der Bahnbrücke bis zur alten B 64 ausgebaut wird,
- die Straße „Am Maibach“ (der Bahnübergang „Am Maibach“ wird für den mo-

torisierten Verkehr abgebunden, für Fußgänger und Radfahrer bleibt er erhalten),

- den Godelheimer Bach (örtlich auch als Maibach bezeichnet), der auf einer Länge von rd. 570 m verlegt wird, womit sich die Querungsstelle um ca. 150 m nach Süden verlagert,
- den Langenbergweg, der eine Dammlage bekommt, mit Hilfe eines Brückenbauwerks über die B 64n und die Bahnstrecke geführt, ausgebaut und künftig mit abnehmender Dammhöhe zur alten B 64 geführt wird (der heutige Bahnübergang Langenbergweg entfällt) sowie
- ein namenloses Gewässer.

Nördlich des Bahnhaltepunktes Godelheim wird eine über die B 64n führende Brücke für Fußgänger und Radfahrer errichtet, die auf der Ostseite zwischen der B 64n und der Bahnlinie über einen neuen Weg an die Gemeindestraße „Am Maibach“ angeschlossen wird. Auf der Westseite wird die Brücke ebenfalls an die Straße „Am Maibach“ angeschlossen. Darüber hinaus bekommt sie auch einen Anschluss an die Straße „Maygadessen“ im Norden. Zwischen den beiden Straßen wird dazu neben der B 64n ein neuer Weg errichtet. Für Fußgänger und Radfahrer wird die abgebundene Verbindung „Am Maibach“ damit ersetzt.

Am südlichen Ende des Bauabschnitts 1 erhält die B 64n schließlich eine über eine Rampe führende teilplanfreie Anbindung an die B 83n. Die bislang in Godelheim in der vorhandenen Ortsdurchfahrt auf die alte B 64 treffende B 83 wird als B 83n unter der B 64n und der Bahnstrecke durchgeführt. Östlich der Bahn bindet sie per Kreisverkehr an die alte B 64 an, schafft so auch aus Richtung Süden einen Anschluss an Godelheim und führt weiter zur südöstlich gelegenen Ortschaft Wehrden der Stadt Beverungen. Die B 83n überbrückt die Nethe und schleift in Wehrden nördlich der Einmündung der K 56 in den Verlauf der vorhandenen B 83 ein.
Die vom neuen B 83n-Anschluss Richtung Ottbergen weiter bahnparallel verlaufende B 64n überquert einen neu anzulegenden Verbindungsweg zwischen Wirtschaftswegen westlich von ihr sowie der alten B 64 im Osten, der auch unter der Bahn durchgeführt wird und den heutigen rd. 300 m weiter südwestlich gelegenen Bahnübergang eines den Neuen Weg nach Westen verlängernden Wirtschaftsweges ersetzt.
Rd. 1 km südwestlich des entfallenden Bahnübergangs ist ein weiterer die Bahnlinie querender Wirtschaftsweg vorhanden. Er unterquert die Bahn. Die bahnparallel entstehende B 64n wird ebenfalls über diesen Weg geführt. Die Durchfahrt unter

der Bahn (lichte Höhe und Weite) wird erweitert und an die Straßenbrücke angepasst. Rd. 600 m südwestlich dieser Brückenbauwerke endet dann der B 64n-Bauabschnitt 1b. Außerdem quert der B 64n-Bauabschnitt 1b südlich des Hauses Marbeke insgesamt sechs namenlose Gewässer.

Beide Bauabschnitte erhalten jeweils eine Fledermausbrücke (sog. Hop over). Im BA 1 entsteht sie am Südrand von Godelheim in Höhe der Maibachquerung, im BA 1b zwischen den beiden namenlosen Gewässern „D“ und „E“.

Mangels einer dortigen Anbindung an das vorhandene Straßennetz und der daher fehlenden eigenständigen Verkehrsfunktion darf mit dem Bau des B 64n-Abschnitts 1b zwischen dem Neuanschluss der B 83n und seinem süd-/südwestlichen Ende am Nordrand von Ottbergen erst begonnen werden, wenn auch für den letzten die verbleibende Lücke zwischen Brakel-Hembsen und Höxter-Ottbergen schließenden B 64n-BA 1a per Planfeststellung Baurecht geschaffen worden ist.

Für den Lärmschutz ist zum einen ein Asphalt vorgesehen, der gegenüber dem sonst üblichen Referenzasphalt die Lärmimmissionen um 2 dB(A) mindert. Daneben werden im Bereich von Godelheim auf der süd-/südöstlichen Seite der B 64n auf einer Länge von insgesamt 860 m Lärmschutzwände mit Höhen von 4 m bis 6 m Höhe über Gradiente errichtet. Sie werden hochabsorbierend ausgeführt. Neun Gebäude erhalten darüber hinaus dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Das Vorhaben schließt neben den Straßenkörpern der B 64n und der B 83n selbst mit allen zugehörigen Bauwerken und Anlagen auch alle damit im Zusammenhang stehenden Änderungs- und Folgemaßnahmen am bestehenden Straßen- und Wegenetz, die Änderungen an Anlagen Dritter einschließlich der Bahnanlagen sowie die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen mit ein. Bestandteil des Vorhabens sind daher u. a.

- alle Durchlässe, Dämme, Böschungen, Gräben, die Bankette sowie die Entwässerungsanlagen,
- sämtliche Brückenbauwerke,
- die Lärmschutzanlagen,
- die Änderungen im vorhandenen Straßen- und Wegenetz (Abbindungen, Neuanlagen, der die B 64n, die alte B 64 und die B 83n verknüpfende Kreisverkehr,

das Brückenbauwerk für Fußgänger und Radfahrer nördlich des Bahnhaltepunktes Godelheim etc.) sowie an Gewässern,
- die Ersatzretentionsräume zur Kompensation der durch die Neubautrassen verlorengehenden Retentionsvolumina in den Überschwemmungsgebieten der Nethe und der Weser,
- die Änderungen an Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen und
- die Gestaltungsmaßnahmen sowie die landschaftspflegerischen Vermeidungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen inklusive der Fledermausbrücken.

Mit den Regelquerschnitten 15,0 bzw. 15,5 der B 64n gehen Fahrbahnbreiten von 3,50 m bzw. 3,25 m für den wechselseitigen Überholstreifen der Betriebsweise 2 + 1 einher. Zwischen den Fahrstreifen der beiden Fahrtrichtungen befindet sich ein 0,5 m (RQ 15,0) bzw. 1 m (RQ 15,5) breiter Trennstreifen. Die Bankette sind 1,50 m breit. Der Regelquerschnitt RQ 11 der B 83n umfasst ebenfalls Fahrbahnbreiten von 3,50 m und 1,50 m breite Bankette.

2. Vorgängige Verfahren, frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Ein Linienbestimmungsverfahren im Sinne von § 16 Abs. 1 FStrG ist durchgeführt worden. Die Linie der diesem Beschluss zu Grunde liegenden optimierten Bahntrasse wurde am 14.10.2002 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen per Erlass festgelegt.
Ein Raumordnungsverfahren ist entbehrlich. Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Paderborn-Höxter, ist die Trasse der B 64n bereits als Straße für den großräumigen Verkehr und die B 83n als Straße für den überregionalen und regionalen Verkehr ausgewiesen. Die Kritik der Naturschutzverbände, landesplanerische Ziele würden nicht berücksichtigt, kann daher nicht durchgreifen. Auch im für die Ortslagen Ottbergen und Godelheim vorhandenen Flächennutzungsplan der Stadt Höxter ist die neu trassierte B 64n seit 2005 enthalten.

Die Regelung zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (Abs. 3 des § 25) hat mit dem Gesetz zur Modernisierung des VwVfG NRW und zur Anpassung weiterer Vorschriften vom 20.04.2014 erst zu einem Zeitpunkt Einzug in das VwVfG NRW genommen, als das Planfeststellungsverfahren für den BA 1 bereits anhängig war.

Von daher wäre eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nicht notwendig und eine solche im engeren Sinne, die vor der Einleitung der Planfeststellung erfolgen sollte, auch nicht mehr möglich gewesen. Gleichwohl hat der Vorhabenträger die Öffentlichkeit am 17.04.2018 in einer Veranstaltung, die im Gasthaus Driehorst in Godelheim stattgefunden hat, über den damaligen Stand der Planung informiert und insoweit die Öffentlichkeitsbeteiligung nachgeholt. Die Ergebnisse des Termins wurden in einem vom 23.07.2018 datierenden Vermerk festgehalten, den der Vorhabenträger der Öffentlichkeit auf seiner Homepage zur Einsichtnahme zur Verfügung gestellt hat.
Über den BA 1b, für den das Planfeststellungsverfahren 2016 eingeleitet wurde, hat der Vorhabenträger die eingeladene Öffentlichkeit am 20.08.2015 in der Gaststätte Kirchhoff in Beverungen/Amelunxen informiert. Auch über die Ergebnisse dieses Termins hat er am 19.10.2015 einen Vermerk gefertigt und ihn der Öffentlichkeit ebenfalls auf seiner Hompepage im Internet zur Verfügung gestellt.
Die Vorgaben des § 25 Abs. 3 VwVfG NRW wurden damit erfüllt. Dessen ungeachtet war die Öffentlichkeit ohnehin bereits 1995 über die Planung informiert worden. Denn im Vorfeld der Linienbestimmung hat die UVP in der Zeit vom 13.03. bis zum 13.04.1995 in Brakel und Beverungen sowie vom 16.03. bis 18.04.1995 in Höxter öffentlich ausgelegen.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Einleitung der Verfahren

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat mit Schreiben vom 18.08.2011 unter Beifügung der entsprechenden Planunterlagen die Durchführung des Anhörungsverfahrens für den BA 1 des geplanten Straßenneubaus, d. h. die B 64n vom Neuanschluss der B 83n bei Höxter-Godelheim bis Höxter, bei der Bezirksregierung Detmold beantragt, die gleichzeitig auch zuständige Planfeststellungsbehörde ist.

Am 10.08.2016 wurden vom Landesbetrieb Straßenbau NRW bei der Bezirksregierung Detmold die Planunterlagen für den geplanten und sich süd-/südwestlich an den BA 1 anschließenden Straßenbaubau im BA 1b für das Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren eingereicht, d. h. für die B 64n zwischen Höxter-Ottbergen und Höxter-Godelheim sowie die B 83n zwischen Höxter-Godelheim und Beverungen-Wehrden.

3.2 Auslegung der Planunterlagen

3.2.1 Die Planunterlagen für die B 64n/B 83n im BA 1 Godelheim-Höxter haben auf Veranlassung der Bezirksregierung Detmold in der Zeit vom 15.09.2011 bis einschließlich 14.10.2011 in den Städten Höxter und Beverungen, auf deren Gebiete sich das Vorhaben erstreckt, während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Beide Städte hatten zuvor jeweils Zeit und Ort der Auslegungen in ihren Amtsblättern – die Stadt Höxter am 07.09.2011 und die Stadt Beverungen am 14.09.2011 – in ortsüblicher Weise bekannt gemacht.

Die gesetzliche Frist, innerhalb der gem. § 73 Abs. 4 VwVfG NRW Einwendungen gegen den Plan erhoben werden konnten (zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist = bis zum 28.10. 2011), sowie die Stellen, bei denen die Einwendungen gegen den Plan innerhalb dieser Frist schriftlich zu erheben oder zur Niederschrift zu geben waren (Städte Höxter bzw. Beverungen sowie Bezirksregierung Detmold), sind in den Bekanntmachungen benannt worden. Diverse sich auf die Umweltauswirkungen beziehende Unterlagen (UVP, wassertechnischer Entwurf, Verträglichkeitsstudie/-prüfung gem. FFH-RL, Amphibienuntersuchungen im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“, Fledermaus-Erfassungen in den Bereichen Taubenborn und zwischen Höxter und Langer Berg, faunistischer Fachbeitrag und artenschutzrechtliche Betrachtung) und die Verkehrsuntersuchung, die mit ausgelegt wurden, sind in den Bekanntmachungen explizit benannt worden. Darauf, dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen ausgeschlossen waren, wurde hingewiesen. Zudem wurden, soweit von Person und Aufenthalt her bekannt, von den Städten Höxter und Beverungen jeweils die nach den Planunterlagen nicht ortsansässigen Betroffenen über die Auslegung informiert.

Die Soll-Vorschrift des § 27a Abs. 1 VwVfG NRW, entsprechende Bekanntmachungen auch im Internet zu veröffentlichen, wurde erst mit dem Gesetz zur Modernisierung des Verwaltungsverfahrensgesetzes und zur Anpassung weiterer Rechtsvorschriften vom 20.05.2014 eingeführt und galt 2011 noch nicht.

3.2.2 Die Planunterlagen für die B 64n/B 83n im BA 1b (B 64n von Höxter-Ottbergen bis zum BA 1 bei Höxter-Godelheim und B 83n zwischen der B 64n bei Godelheim und Beverungen-Wehrden) haben auf Veranlassung der Bezirksregierung Detmold in der Zeit vom 31.08.2016 bis einschließlich 30.09.2016 in den Städten Höxter und Beverungen, auf deren Gebiete sich auch dieser Vorhabenabschnitt erstreckt, während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Zeit und Ort der Auslegungen hatten beide Städte jeweils zuvor am 24.08.2016 in ihren

Amtsblättern in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. Gem. § 27a Abs. 1 VwVfG NRW haben beide Städte die Bekanntmachung zudem begleitend über ihre Homepage ins Internet gestellt. Auf der Homepage der Bezirksregierung Detmold waren, auch darauf wurde in den Bekanntmachungen unter Angabe der entsprechenden Adresse hingewiesen, die gesamten Planunterlagen auch online einsehbar.
Die gesetzliche 2-Wochen-Frist, innerhalb der gem. § 73 Abs. 4 VwVfG NRW Einwendungen gegen den Plan erhoben werden konnten (= bis zum 14.10.2016), sowie die Stellen, bei denen die Einwendungen gegen den Plan innerhalb dieser Frist schriftlich zu erheben oder zur Niederschrift zu geben waren (Städte Höxter bzw. Beverungen sowie Bezirksregierung Detmold), wurden in den Bekanntmachungen benannt. Auch wurden die Planunterlagen und damit insbesondere auch die, denen umweltrelevante Angaben zu entnehmen sind, im Einzelnen aufgezählt. Darauf, dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen ausgeschlossen waren, wurde hingewiesen. Die nicht ortsansässigen Betroffenen wurden, soweit von Person und Aufenthalt her bekannt, von den Städten Höxter und Beverungen jeweils über die Auslegung informiert.
Bezüglich der Vorgaben zur UVP galt das UVPG in seiner a.F. vom 24.02.2010, die aufgrund der Übergangsvorschrift des § 74 Abs. 2 UVPG (n.F.) im Übrigen für das gesamte Planfeststellungsverfahren (das für den BA 1 eingeschlossen) anzuwenden ist. Die Einwendungsfrist des erst 2017 in Kraft getretenen UVPG (n.F.) von einem Monat für UVP-pflichtige Vorhaben fand daher keine Anwendung. Auch waren die umweltrelevanten Unterlagen nicht auf dem mit dem UVPG (n.F.) eingeführten zentralen UVP-Portal zu hinterlegen.

3.2.3 Alle 2011 im Verfahren für den BA 1 von 50 bzw. 2016 im Verfahren für den BA 1b von 18 Einwendern entweder direkt bei der Planfeststellungsbehörde oder aber über die Städte Höxter und Beverungen erhobenen Einwendungen – drei Einwendungen, die später zurückgezogen wurden, eingeschlossen – sowie die jeweilige Stellungnahme der Naturschutzverbände (Landesbüro, Oberhausen) wurden dem Landesbetrieb Straßenbau NRW zur Auswertung und Erarbeitung einer Gegenäußerung zugeleitet.

3.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

3.3.1 Mit Schreiben vom 12. bzw. 14.09.2011 wurde den folgenden Behörden und Trägern öffentlicher Belange im Verfahren für den BA 1 Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 12.11.2011 eingeräumt:

- Städte Höxter und Beverungen,
- Kreis Höxter,
- Fachdezernat 25 der Bezirksregierung Detmold (Verkehr),
- Fachdezernat 32 der Bezirksregierung Detmold (Regionalentwicklung),
- Fachdezernat 33 der Bezirksregierung Detmold (ländliche Entwicklung, Bodenordnung),
- Fachdezernat 35 der Bezirksregierung Detmold (Städtebau, Bau-, Wohnungs- und Denkmalangelegenheiten),
- Fachdezernat 51 der Bezirksregierung Detmold (heutige höhere Naturschutzbehörde),
- Fachdezernat 52 der Bezirksregierung Detmold (Kreislaufwirtschaft, Bodenschutz),
- Fachdezernat 54 der Bezirksregierung Detmold (Wasserwirtschaft),
- Bezirksregierung Münster (Luftverkehr),
- Landwirtschaftskammer, Bezirksstelle für Agrarstruktur, Brakel,
- Wasser- und Schifffahrtsamt, Hann. Münden,
- Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Hochstift, Bad Driburg,
- LWL-Denkmalpflege in Westfalen, Münster,
- LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Bielefeld,
- Bezirksregierung Arnsberg (Abt. 6, Bergbau/Energie, Dortmund),
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bielefeld,
- Wehrbereichsverwaltung West, Düsseldorf (heute Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Bonn),
- Bundeswehrverwaltung, Ausgustdorf,
- DB Services Immobilien GmbH, Köln,
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen,
- Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter, Paderborn,
- IHK Ostwestfalen zu Bielefeld, Zweigstelle Paderborn/Höxter, Paderborn,
- Handwerkskammer Ostwestfalen-Lippe, Bielefeld,
- RWE Westfalen-Weser-Ems, Spezialservice Gas, Dortmund (heute Westnetz GmbH, Dortmund),
- Deutsche Telekom AG, PTI 13, Bielefeld,
- Gas- und Wasserversorgung Höxter GmbH, Höxter,
- E.ON Westfalen Weser AG, Paderborn (heute: Westfalen Weser Netz GmbH, Paderborn).

Mit Schreiben vom 17.11.2011 wurde darüber hinaus auf Anraten der Bezirksregierung Arnsberg noch die Mobil Erdgas-Erdöl GmbH, Hamburg, angehört.

Insgesamt sind 20 Stellungnahmen von den angehörten Fachbehörden und TÖB eingegangen. Auch alle diese Stellungnahmen wurden dem Vorhabenträger zur Auswertung/Gegenäußerung zugeleitet.

3.3.2 Im Verfahren für den BA 1b wurde mit Schreiben vom 22. bzw. 23.08.2016 folgenden Behörden und Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 14.10.2016 gegeben:

- Städte Höxter und Beverungen,
- Kreis Höxter,
- dem Fachdezernat 25 der Bezirksregierung Detmold (Verkehr),
- dem Fachdezernat 32 der Bezirksregierung Detmold (Regionalentwicklung),
- dem Fachdezernat 33 der Bezirksregierung Detmold (ländliche Entwicklung, Bodenordnung),
- dem Fachdezernat 51 der Bezirksregierung Detmold (heutige höhere Naturschutzbehörde),
- dem Fachdezernat 52 der Bezirksregierung Detmold (Kreislaufwirtschaft, Bodenschutz),
- dem Fachdezernat 53 der Bezirksregierung Detmold (Immissionsschutz),
- dem Fachdezernat 54 der Bezirksregierung Detmold (Wasserwirtschaft),
- dem Fachdezernat 55 der Bezirksregierung Detmold (Arbeitsschutz),
- Landwirtschaftskammer, Bezirksstelle für Agrarstruktur, Brakel,
- Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Hochstift, Bad Driburg,
- LWL-Denkmalpflege in Westfalen, Münster,
- LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Bielefeld,
- Bezirksregierung Arnsberg (Abt. 6, Bergbau/Energie, Dortmund),
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bielefeld,
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Bonn,
- DB Services Immobilien GmbH, Köln,
- DB Netz AG, Frankfurt,
- DB Netz AG, Hannover,
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen,

- Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter, Paderborn,
- IHK Ostwestfalen zu Bielefeld, Zweigstelle Paderborn/Höxter, Paderborn,
- Handwerkskammer Ostwestfalen-Lippe, Bielefeld,
- Westnetz GmbH, Regionalzentrum Münster, Münster,
- Deutsche Telekom AG, PTI 13, Bielefeld,
- Stadtentwässerung Höxter GmbH, Höxter,
- Stadtwerke Beverungen GmbH, Beverungen,
- Abwasserwerk der Stadt Beverungen, Beverungen,
- IG Wasser Amelunxen, Beverungen,
- Gas- und Wasserversorgung Höxter GmbH, Höxter,
- Westfalen Weser Netz GmbH, Paderborn, sowie
- Trianel GmbH, Aachen.

Insgesamt 24 Stellungnahmen wurden abgegeben und dem Vorhabenträger zur Auswertung/Gegenäußerung zugeleitet.

3.4 Planänderungen der Deckblätter „A“

3.4.1 Jeweils mit Schreiben vom 28.06.2018 hat der Vorhabenträger die Planunterlagen in beiden Verfahren/Bauabschnitten über die sog. Deckblätter „A“ überarbeitet. Die Planänderungen für die B 64n/B 83n im BA 1 beinhalten insbesondere eine/einen

- um bis zu 2 m vertiefte Gradiente der B 64n im Umfeld der Ortslage Godelheim,
- Verlagerung der Querung des Godelheimer Bachs/Maibachs durch die B 64n,
- eine Überquerung der B 64n für Fußgänger und Radfahrer anstelle der ursprünglich geplanten Unterführung,
- neue lärmtechnische Unterlage,
- FFH-VP für das FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“,
- Modifizierung des Ersatzretentionsraums für die Nethe,
- überarbeiteten LBP,
- Luftschadstoffgutachten sowie
- einen wasserrechtlichen Fachbeitrag.

Im Verfahren für die B 64n/B 83n im Abschnitt 1b beschränken sich die Unterlagen des Deckblatts „A“ auf den wasserrechtlichen Fachbeitrag und die FFH-VP für das FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“.
Insoweit, als sie von ihnen abweichen, wurden die ursprünglichen Planunterlagen und Gutachten – was analog auch für die späteren Deckblätter „B“ bis „E“ gilt –

durch die entsprechenden Unterlagen der beiden Deckblätter „A“ ersetzt.

3.4.2 Aufgrund des Umfangs der Änderungen und Unterlagen, der Zahl der von der neuen Lärmtechnik Betroffenen und zwecks Beteiligung der Öffentlichkeit hinsichtlich der wasserrechtlichen Fachbeiträge wurden beide Deckblätter zeitgleich und parallel in den Städten Höxter und Beverungen öffentlich ausgelegt. Die Auslegung hat nach den vorauslaufenden ortsüblichen Bekanntmachungen in Höxter und Beverungen in der Zeit vom 29.08. bis zum 28.09.2018 stattgefunden. Beide Städte haben die Bekanntmachungen gem. § 27a VwVfG NRW über ihre Homepage auch im Internet zur Verfügung gestellt. Die Planunterlagen haben parallel zur Auslegung vor Ort auf der Homepage der Bezirksregierung Detmold zur Verfügung gestanden. Dort konnten auch die Ursprungsunterlagen erneut eingesehen werden.

Die vorausgelaufenen Bekanntmachungen hatten beide Städte zuvor am 15.08.2018 in ihren Amtsblättern vollzogen. Die auszulegenden Unterlagen wurden darin jeweils ebenso im Einzelnen benannt wie die Stellen, an denen Einwendungen schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden konnten. Möglich waren Einwendungen – darauf wurde ebenso hingewiesen wie auf die Internetadresse der Bezirksregierung Detmold – nur bei erstmaliger oder verstärkter Betroffenheit und innerhalb der 2-Wochen-Frist des § 73 VwVfG NRW (Abs. 4 bzw. 8), d. h. bis zum 12.10.2018.

Mit 39 Schreiben, die dem Vorhabenträger zur Auswertung und Erarbeitung einer Gegenäußerung zugeleitet wurden, sind Einwendungen erhoben worden.

3.4.3 Die Beteiligungen der Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange zu den Unterlagen der beiden Deckblätter „A“ erfolgte mit Schreiben vom 30.07.2018. Beteiligt wurden:

- Städte Höxter und Beverungen,
- Kreis Höxter,
- Fachdezernat 25 der Bezirksregierung Detmold (Verkehr),
- Fachdezernat 32 der Bezirksregierung Detmold (Regionalentwicklung),
- Fachdezernat 33 der Bezirksregierung Detmold (ländliche Entwicklung, Bodenordnung),
- Fachdezernat 51 der Bezirksregierung Detmold (höhere Naturschutzbehörde),

- Fachdezernat 52 der Bezirksregierung Detmold (Kreislaufwirtschaft, Bodenschutz),
- Fachdezernat 53 der Bezirksregierung Detmold (Immissionsschutz),
- Fachdezernat 54 der Bezirksregierung Detmold (Wasserwirtschaft),
- Fachdezernat 55 der Bezirksregierung Detmold (Arbeitsschutz),
- Landwirtschaftskammer, Bezirksstelle für Agrarstruktur, Brakel,
- Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Hochstift, Bad Driburg,
- LWL-Denkmalpflege in Westfalen, Münster,
- LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Bielefeld,
- Bezirksregierung Münster (Luftaufsicht),
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bielefeld,
- Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW, Niederlassung Bielefeld,
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt, Hann. Münden,
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Bonn,
- Bundeswehr, Dienstleistungszentrum Augustdorf,
- Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Essen,
- DB Services Immobilien GmbH, Köln,
- DB Netz AG, Frankfurt a.M.,
- DB Netz AG, Regionalnetzplanung und -steuerung, Hannover,
- DB Netz AG, Regionalzentrum Harz-Weser, Göttingen,
- Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter, Paderborn,
- IHK Ostwestfalen zu Bielefeld, Zweigstelle Paderborn/Höxter, Paderborn,
- Handwerkskammer Ostwestfalen-Lippe, Bielefeld,
- Westnetz GmbH, Dortmund,
- Deutsche Telekom AG, PTI 15, Münster,
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Paderborn,
- Gas- und Wasserversorgung Höxter GmbH, Höxter,
- Vereinigte Gas- und Wasserversorgung GmbH, Rheda-Wiedenbrück,
- RWE Deutschland GmbH, Essen,
- RWE, Dortmund,
- Thyssengas GmbH, Dortmund,
- Westfalen Weser Netz GmbH, Paderborn, sowie
- Trianel GmbH, Aachen.

Unmittelbar beteiligt wurden mit Schreiben vom 30.07.2018 über das Landesbüro

der Naturschutzverbände NRW in Oberhausen auch die Vereinigungen.
Die Zahl der abgegebenen Stellungnahmen, die Naturschutzverbände eingeschlossen, beläuft sich auf 23. Auch sie hat der Vorhabenträger zur Auswertung/Gegenäußerung erhalten.

3.5.1 Planänderungen des Deckblatts „B“ im Verfahren für den BA 1

Das Deckblatt „B“ im Verfahren für den B 64n/B 83n-BA 1 hat der Vorhabenträger bei der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 20.03.2019 eingereicht. Es enthält im Wesentlichen eine mit Blick auf ein Bebauungsplanverfahren der Stadt Höxter nochmals angepasste Querung des Godelheimer Bachs bzw. Maibachs sowie zum Schutz einer nachträglich kartierten Glatthaferwiese eine kleinräumige Verlagerung des Ersatzretentionsraums für die Nethe.

Angesichts möglicher Betroffenheiten haben gem. § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 8 VwVfG NRW im einfachen Deckblattverfahren mit Schreiben vom 27.03.2019 der Kreis Höxter, die Stadt Höxter, die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold (Fachdezernat 51), die Landwirtschaftskammer, die LWL-Archäologie für Westfalen und – über das Landesbüro der Naturschutzverbände in Oberhausen – die Vereinigungen unter Übersendung der Deckblattunterlagen die Gelegenheit erhalten, sich binnen zwei Wochen zu den Unterlagen zu äußern.
Den vier betroffenen Privatpersonen wurden die Unterlagen mit Schreiben gleichen Datums zugeleitet. Sie konnten innerhalb von zwei Wochen nach Zugang der Unterlagen Einwendungen gegen erstmalige oder neue Betroffenheiten erheben.

Auch die vier abgegebenen Stellungnahmen – Einwendungen wurden nicht erhoben – sind dem Vorhabenträger zugeleitet worden.

3.5.2 Planänderungen des Deckblatts „B“ im Verfahren für den BA 1b

Das Deckblatt „B“ im Verfahren für den B 64n/B 83n-BA 1b hat der Vorhabenträger bei der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 24.07.2019 eingereicht. Gegenstand dieses Deckblatts sind im Wesentlichen Wirtschaftswege, eine Vergrößerung der lichten Weite der Nethebrücke im Zuge der B 83n, die Verlagerung eines Ersatzretentionsraums, der LBP und artenschutzrechtliche Maßnahmen zugunsten der Fledermäuse.

Mit Blick auf mögliche Betroffenheiten haben im einfachen Deckblattverfahren gem. § 73 Abs. 8 VwVfG NRW mit Schreiben vom 26. bzw. 27.08.2019

- die Fachdezernate 32, 33, 51, 52 und 54 der Bezirksregierung Detmold (Regionalentwicklung, ländliche Entwicklung und Bodenordnung, höhere Naturschutzbehörde, Kreislaufwirtschaft und Bodenschutz, Wasserwirtschaft),
- das Landesbüro der Naturschutzverbände, Oberhausen,
- der Kreis Höxter,
- die Städte Höxter und Beverungen,
- die Landwirtschaftskammer OWL, Bezirksstelle für Agrarstruktur, Brakel,
- der Direktor der Landwirtschaftskammer NRW als Landesbeauftragter, Münster,
- der Landesbetrieb Wald und Holz NRW,
- das Eisenbahnbundesamt,
- die DB Netz AG, Frankfurt a.M.,
- die DB Netz AG, Hannover,
- die DB Netz AG, Regionalnetz Harz/Weser, Göttingen sowie
- die DB Services Immobilien GmbH, Köln,

die Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb von zwei Wochen erhalten.

Bei Privatpersonen ließen die Deckblattunterlagen in insgesamt 23 Fällen erstmalig oder verstärkt Betroffenheiten erkennen. Sie haben die Unterlagen, die ihre veränderten Betroffenheiten aufzeigen, mit Schreiben vom 28.08.2019 zur Kenntnis und mit der Möglichkeit erhalten, innerhalb von zwei Wochen nach Zugang der Unterlagen Einwendungen zu erheben. Für vier der 23 Betroffenen, die sich bis dahin nicht als Einwender im Verfahren beteiligt hatten, ergaben sich dabei erstmals auch Betroffenheiten privaten Grundeigentums. Sie haben deshalb nicht nur die Möglichkeit erhalten, die gesamten Planunterlagen einzusehen, sondern wurden darauf hingewiesen, dass sie auch noch gegen die Straßenplanung als solche Einwendungen erheben können.

Zu diesem Deckblatt sind 5 Einwendungen erhoben und 7 Stellungnahmen (die Naturschutzverbände eingeschlossen) abgegeben worden, die alle auch der Vorhabenträger erhalten hat.

3.6 Erörterungstermin(e)

Jeweils mit Schreiben vom 18.10.2019 hat der Vorhabenträger in beiden Verfahren die Gegenäußerungen zu den Einwendungen und Stellungnahmen in Form entsprechender Synopsen vorgelegt. Gleichzeitig hat er mit Blick auf die anstehende Erörterung und im Vorgriff auf ein jeweils drittes Deckblattverfahren ein überarbeitetes Verkehrsgutachten (neuer Prognosehorizont 2030), auf der Basis der sich daraus ergebenden neuen Verkehrszahlen sowie des neuen Handbuches für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) eine neue Luftschadstoffuntersuchung (eine Berechnung der verkehrsbedingten Stickstoffeinträge in FFH-Gebiete eingeschlossen) sowie eine neue schalltechnische Untersuchung eingereicht.

Der Erörterungstermin hat anschließend in den Verfahren für die B 64n/B 83n-Abschnitte 1 und 1 b als gemeinsamer Termin am 21. und 22.11.2019 in den Räumlichkeiten (Festsaal) des Gasthauses Driehorst in Höxter-Godelheim stattgefunden.
In Form einer zweitägigen Generaldebatte ist sowohl den Behörden und Trägern öffentlicher Belange als auch den privaten Einwendern und Betroffenen, die Naturschutzverbände eingeschlossen, die Gelegenheit eingeräumt worden, ihre Bedenken und Anregungen thematisch geordnet vorzutragen.

Die Einwender sowie alle Fachbehörden, die Träger öffentlicher Belange und die Vereinigungen/Umweltverbände, die Stellungnahmen abgegeben haben, sind am 28.10.2019 schriftlich zu der Erörterung eingeladen worden. Zusammen mit den Einladungen und zur Vorbereitung auf den Termin sind die Gegenäußerungen des Vorhabenträgers zur jeweiligen Einwendung bzw. Stellungnahme versandt worden. Die sonstigen Betroffenen wurden gem. § 73 Abs. 6 VwVfG NRW über die ortsüblichen Bekanntmachungen der Städte Höxter und Beverungen zu der Erörterung eingeladen. Die Bekanntmachungen sind am jeweils am 06.11.2019 (in Beverungen in der als Amtsblatt dienenden Beverunger Rundschau, in Höxter in der als Amtsblatt dienenden Wochenzeitung Huxaria) erschienen. Sowohl die Einladungen der Einwender, Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange als auch die ortsüblichen Bekanntmachungen sind mehr als 1 Woche vor der Erörterung und damit nach den Vorgaben des § 73 Abs. 6 VwVfG NRW rechtzeitig erfolgt.

Die vom Vorhabenträger fortgeschriebenen Unterlagen (Verkehrsuntersuchung,

Luftschadstoffgutachten, Lärmtechnik) hat die Planfeststellungsbehörde vor dem Erörterungstermin auf ihrer Homepage zur Einsichtnahme bereitgestellt. In den Einladungen und Bekanntmachungen wurde auf die neuen Unterlagen und die Möglichkeit, sie vor der Erörterung zur Vorbereitung auf diese einzusehen, hingewiesen. Der Vorhabenträger hat die Unterlagen im Erörterungstermin jeweils unter den entsprechenden Tageordnungspunkten (6, 8 und 9) vorgestellt und erläutert. Die Erörterung hat insoweit bereits auf der Grundlage dieser Unterlagen stattgefunden.

Allen grundstücksbetroffenen Einwendern hat die Planfeststellungsbehörde darüber hinaus die Möglichkeit angeboten, ihre Belange in einem Einzelerörterungstermin zu behandeln. Von diesem Angebot haben drei Eigentümer Gebrauch gemacht. Entsprechende Einzelerörterungsgespräche mit diesen Eigentümern haben am 15.10.2020 bei der Bezirksregierung in Detmold stattgefunden. Außerdem fanden am 24.06.2020 sowie am 02.09.2021 unter Beteiligung der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold Nacherörterungsgespräche zum Umwelt- und Naturschutz statt.

Im Wesentlichen blieben die Einwendungen, soweit nicht im Einzelfall durch die Planänderungen oder im Einzelfall auch durch Zusagen und Zusicherungen des Vorhabenträgers ausgeräumt, bestehen. Für die weiteren Inhalte wird auf die Ergebnisprotokolle verwiesen, die zur Generaldebatte sowie zu den jeweiligen Einzelterminen erstellt und – soweit gewünscht – den Einwendern zugeleitet worden sind.

3.7 Planänderungen der Deckblätter „C“

Als Deckblätter „C“ hat der Vorhabenträger in beiden Verfahren die überarbeiteten bzw. fortgeschriebenen und im Erörterungstermin bereits vorgestellten Gutachten (Verkehrsgutachten, Luftschadstoffgutachten inklusive einer Berechnung der verkehrsbedingten Stickstoffeinträge in FFH-Gebiete, Lärmtechnik) für beide Neubauabschnitte jeweils mit Schreiben vom 23.07.2020 eingereicht.
Zu den Unterlagen für den B 64n-Abschnitt 1 gehört dabei auch noch eine weitergehende gutachterliche Stellungnahme zur Beeinträchtigung von FFH-Lebensraumtypen des FFH-Gebietes „Buchenwälder der Weserhänge“ durch Stickstoffdepositionen.

Die Überarbeitung der Luftschadstoffuntersuchungen und darauf basierend die zu den Stickstoffdepositionen diente dabei nicht nur der zeitlichen Aktualisierung der Planunterlagen, sondern mit Blick auf das neue HBEFA-Handbuch vom September 2019 auch der Anpassung der entsprechenden Gutachten an den rechtlich zu berücksichtigenden Stand der Technik. Auch insoweit ersetzen die neueren Unterlagen jeweils die Altversionen.

Angesichts nicht konkret individuell für ein einfaches Deckblattverfahren abgrenzbarer Reichweiten der Immissionsbelastungen durch Luftschadstoffe und insbesondere Verkehrslärm wurden beide Deckblätter zeitgleich und parallel in den Städten Höxter und Beverungen öffentlich ausgelegt. Die Auslegung fand nach den vorauslaufenden ortsüblichen Bekanntmachungen in Höxter und Beverungen in der Zeit vom 24.08. bis zum 23.09.2020 statt.
Anders als bei den vorausgegangenen Auslegungen wurden die ortsüblichen Bekanntmachungen in Anpassung an das jeweilige neue Ortsrecht/die geänderten Hauptsatzungen im Internet vollzogen. Sie standen auf der jeweiligen städtischen Homepage. Begleitend wurde in der örtlichen Presse auf die Bekanntmachungen hingewiesen; in Höxter in der Neuen Westfälischen sowie im Westfalenblatt und in Beverungen in der wöchentlich erscheinenden Beverunger Rundschau.
Wegen der zu diesem Zeitpunkt grassierenden COVID-19 Pandemie fand gem. § 3 Abs. 1 S. 1 PlanSiG auch die Auslegung im Internet statt. Die jeweiligen Deckblattunterlagen konnten zusammen mit den schon vorliegenden Planunterlagen auf der Homepage der Bezirksregierung Detmold eingesehen werden. Die Adresse der Homepage und der Pfad zum Auffinden der Unterlagen wurden in den Bekanntmachungen benannt. Begleitend, aber nur nach vorheriger Vereinbarung (Telefon oder E-Mail) sowie unter Beachtung der Corona-Modalitäten waren die Deckblattunterlagen gleichwohl auch in einer Papierfassung vor Ort einsehbar. Einwendungen konnten in der 2-Wochen-Frist des § 73 Abs. 8 VwVfG NRW bis zum 07.10.2020 erhoben werden.

Aufgabenbereiche einer Fachbehörde bzw. eines Trägers öffentlicher Belange waren insoweit berührt, als sich die Bewertung der Belange des Umwelt- und Naturschutzes sowie die der Kommunen und der Forstwirtschaft verändert haben konnten. Separat angehört wurden deshalb mit Schreiben vom 04.08.2020

- der Kreis Höxter und damit u. a. die untere Naturschutzbehörde,
- die Städte Höxter und Beverungen,

- der Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Hochstift, Bad Driburg,
- die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold sowie
- das Landesbüro der Naturschutzverbände, Oberhausen.

Für weitere Beteiligungen haben sich keine Anhaltspunkte ergeben.

Eine Einwendung und 5 Stellungnahmen sind eingegangen.

3.8 Planänderungen der Deckblätter „D“

3.8.1 Wiederum zeitgleich für jeden der beiden Straßenneubauabschnitte ist am 19.05.2021 das jeweilige Deckblattverfahren „D“ beantragt worden. Gegenstand beider Deckblätter sind Erweiterungen der im LBP enthaltenen Schutzmaßnahmen zu Gunsten der Fledermäuse um Überflughilfen, Schutzpflanzungen und Irritationsschutzwände. Beim LPB für den B 64n-Abschnitt 1 kommen Steinriegel und Gesteinswälle als Sommer- und Winterlebensraum für den Kammmolch hinzu. Beim LBP für den B 64n-Abschnitt 1b und die B 83n sind es die Vergrößerung eines Rahmendurchlasses für das namenlose Gewässer „A“ im Zuge der B 64n zu Gunsten der Fledermäuse sowie eine Schutzmaßnahme für den Biber und den Fischotter.
Mit Schreiben vom 14.05.2021 waren zu den Planfeststellungsverfahren außerdem Untersuchungen zu drei Varianten (zu einer Variante, die von der höheren Naturschutzbehörde vorgeschlagen worden war und zu zwei Varianten, die Einwender im Erörterungstermin vorgeschlagen hatten) sowie eine vorsorgliche Abweichungsprüfung im Hinblick auf die Betroffenheiten des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ vorgelegt worden.

Zu den Deckblättern und diesen Unterlagen im einfachen Deckblattverfahren gem. § 73 Abs. 8 VwVfG NRW mit der Möglichkeit zur Stellungnahme binnen zwei Wochen angehört wurden mit Blick auf mögliche Berührungen mit ihren jeweiligen Aufgabenbereichen
- der Kreis Höxter,
- die Städte Höxter und Beverungen,
- die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold,
- das Landesbüro der Naturschutzverbände sowie
- die DB Netz AG.

Eine Stellungnahme abgegeben haben der Kreis Höxter und die Naturschutzverbände.

Anhörungen Dritter waren mangels erkennbarer Betroffenheiten nicht erforderlich.

3.8.2 Am 07.12.2021 hat der Vorhabenträger das Fledermausschutzkonzept der Deckblätter „D“ und die vorsorgliche Abweichungsprüfung noch ergänzt. Der Kreis Höxter, die Naturschutzverbände und die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold wurden dazu am 08.12.2021 erneut angehört. Der Kreis Höxter und die Naturschutzverbände haben auch dazu Stellungnahmen abgegeben.

Eine Einwendung und 5 Stellungnahmen sind eingegangen.

3.9 **Planänderungen der Deckblätter „E“**

Mit den beiden am 28.07.2023 eingereichten Deckblättern „E“ wurde die Straßenneubauplanung für jeden der beiden B 64n-Abschnitte um eine Fledermausbrücke als Überflughilfe (Hop-over) erweitert. Auch wurden die zugehörigen Leitstrukturen modifiziert, als jeweilige Unterlage 18 ein Fachbeitrag Klimaschutz vorgelegt und die wasserrechtlichen Fachbeiträge der Unterlagen 13.8 bzw. 13.9 überarbeitet. Zuvor hatte die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger am 24.02.2022 schriftlich darüber informiert, dass die zu diesem Zeitpunkt als Überflughilfe vorgesehenen Großbaumpflanzungen nach einer Vorab-Einschätzung der höheren Naturschutzbehörde unter Berücksichtigung des fachwissenschaftlichen Erkenntnisstands vor allem wegen der Breite der B 64n nicht ausreichen, den Eintritt des artenschutzrechtlichen Tötungsverbotes zu vermeiden. Der Vorhabenträger wurde deshalb um Stellungnahme oder eine Ergänzung der Planunterlagen gebeten.

Im einfachen Deckblattverfahren gem. § 73 Abs. 8 VwVfG NRW angehört wurden dazu der Kreis Höxter, die Städte Höxter und Beverungen, das Landesbüro der Naturschutzverbände, die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold sowie wegen der Berührungen mit der parallelen Bahnlinie die DB-Immobilien der Deutschen Bahn AG.

Der Kreis Höxter, das Landesbüro der Naturschutzverbände, die höhere Naturschutzbehörde und die Deutsche Bahn AG haben Stellungnahmen abgegeben.

Die Stellungnahmen wurden für eine abschließende Äußerung dem Vorhabenträger zugeleitet.

4. Verfahrensrechtliche Bewertung

4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Die B 64n und die B 83n sind Bundesstraßen im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 FStrG, die gem. § 17 Abs. 1 S. 1 FStrG nur gebaut oder geändert werden dürfen, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Der Neubau der B 64n bzw. B 83n setzt somit für alle Abschnitte die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens voraus, für das gem. § 17 Abs. 1 S. 6 und S. 7 FStrG nach Maßgabe des FStrG in ihrer jeweils gültigen Fassung die §§ 73 bis 78 VwVfG NRW gelten. Das Anhörungsverfahren richtet sich gem. § 17a Abs. 1 FStrG und Maßgabe von § 17a Abs. 2 bis 8 FStrG nach den Regelungen des § 73 VwVfG NRW sowie nach denen der §§ 17 bis 19 und 21 UVPG (n.F.) in ihrer jeweils gültigen Fassung. Der Verweis des FStrG auf das UVPG (n.F.) ist dabei allerdings insoweit irrelevant, als beide Planfeststellungsverfahren bereits vor dem 16. Mai 2017 eingeleitet wurden, so dass nach der Übergangsregelung des § 74 Abs. 2 UPVG (n.F.) noch das UVPG in seiner a. F. von 2010 Anwendung findet, in dem die entsprechenden Regelungen zudem nicht enthalten sind (vgl. auch vorstehend Kapitel B Nr. 3.2.2 des Beschlusses). Stattdessen galten allerdings die Vorgaben des § 9 UVPG (a.F.) zur Beteiligung der Öffentlichkeit.

Das Vorhaben ist damit zulässiger Gegenstand der straßenrechtlichen Planfeststellung. Dies gilt sowohl für die Verkehrsanlagen selbst, also die Straßenkörper mit allen Fahr-, Trenn- und Randstreifen einschließlich Unterbau und Bankette, für die sonstigen zugehörigen Bauwerke wie die Brücken, Dämme und Durchlässe, für Bepflanzungen sowie für die Entwässerungsanlagen (§ 1 Abs. 4 FStrG), für Schutzmaßnahmen (§ 74 Abs. 2 VwVfG NRW und § 41 BImSchG), für die notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (§ 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG NRW) sowie die zur Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (§ 15 Abs. 2 BNatSchG). Es gilt damit auch

für alle in Kapitel B Ziffer 4.4 dieses Beschlusses benannten Bauwerke und Anlagen.

4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Die Bezirksregierung Detmold ist gem. § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 1 Abs. 3 S. 1 und § 2 Abs. 3 S. 1 der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht die zuständige Anhörungs- und auch zuständige Planfeststellungsbehörde für den Bau und die Änderung von Bundesfernstraßen in ihrem Regierungsbezirk.

4.3 Anhörungsverfahren

Die sich im Wesentlichen aus § 17a FStrG und § 73 VwVfG NRW ergebenden Vorgaben an das Anhörungsverfahren (vgl. vorstehend Nrn. 3.1 bis 3.9) sind eingehalten worden. Die Auslegung der jeweiligen Pläne, Zeichnungen und Erläuterungen (Erläuterungsbericht, Übersichtslagepläne, Lage- und Höhenpläne, Querschnittspläne, Bauwerksverzeichnisse, Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbspläne, lärmtechnische Unterlagen etc.) und aller sonstigen zugehörigen Unterlagen und Gutachten, die das Vorhaben, seinen Anlass, die von ihm betroffenen Grundstücke und Anlagen sowie seine voraussichtlichen Auswirkungen erkennen lassen, ist ordnungsgemäß erfolgt. Sofern einzelne auszulegende Unterlagen nicht schon bei der Einleitung der Verfahren ausgelegen haben, sind die Unterlagen im Zuge der Deckblattverfahren ausgelegt worden. Ausgelegen haben jeweils insbesondere auch die UVS, der LBP, der artenschutzrechtliche Fachbeitrag, die jeweilige FFH-VP für die FFH-Gebiete „Grundlose-Taubenborn“, „Buchenwälder der Weserhänge“, „Nethe“ und „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“, der Fachbeitrag zur WRRL, das Luftschadstoffgutachten und das Verkehrsgutachten.

Damit haben alle Unterlagen ausgelegen, die einerseits nach dem UVPG (a.F.) der Öffentlichkeit zu ihrer Information zugänglich zu machen und die andererseits erforderlich sind, um die nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG notwendige „Anstoßwirkung“ zu erfüllen. Mit dieser Anstoßwirkung sollen alle potentiell Betroffenen in die Lage versetzt werden, Einwendungen zu erheben, die zumindest in groben Zügen erkennen lassen, welche Rechtsgüter als gefährdet angesehen und welche Beeinträchtigungen befürchtet werden. Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand erfordern, werden von den Betroffenen im

Verwaltungsverfahren dagegen nicht verlangt. Dementsprechend muss die Auslegung nicht alle Unterlagen umfassen, die möglicherweise zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planfeststellung erforderlich sind, sondern kann sich auf die Unterlagen beschränken, deren der Einzelne bedarf, um „als Laie“ den Grund seiner Betroffenheit abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können. Gutachten gehören dazu z. B. nur dann, wenn ohne deren Kenntnis der mit der Auslegung bezweckte Anstoß zur Erhebung von Einwendungen verfehlt würde (vgl. OVG Münster, Urteil vom 17.11.2014, 11 D 88/ 11.AK, Rn. 38ff, mit weiteren Hinweisen zur ständigen Rechtsprechung auch des BVerwG).

Vor diesem Hintergrund sind keine Unterlagen ersichtlich, die in den Auslegungen gefehlt haben könnten. Auch dass nicht alle faunistischen Untersuchungen ausgelegen haben, stellt keinen Fehler dar, weil die Ergebnisse dieser Untersuchungen den übrigen umweltrelevanten Unterlagen (LPB und artenschutzrechtliche Fachbeiträge) zu entnehmen sind. Die Einwendungen, in denen die Nichtauslegung faunistischer Untersuchungen oder z. B. bemängelt wurde, die Planunterlagen hätten über den ausgelegten Umfang hinaus auch Bauwerksskizzen, Profile und Visualisierungen enthalten müssen, weist die Planfeststellungsbehörde zurück. Über die Anstoßwirkung hinausgehende Erkenntnisse hätten sich daraus nicht ergeben.

Gem. §§ 17a FStrG, 73 Abs. 2 VwVfG NRW waren die Planunterlagen in den Städten bzw. Gemeinden auszulegen, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt; zum Schutz ihrer individuellen Interessen sollen alle Betroffenen durch die Offenlegung der Planunterlagen über das Vorhaben informiert werden. Insoweit betroffen sind die Gebiete der Städte Höxter und Beverungen, auf deren Gebieten sich beide Neubauabschnitte befinden und auf denen auch die zugehörigen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen umgesetzt werden sollen.

In diesen beiden Städten ist dementsprechend auch die Auslegung der Planunterlagen erfolgt. Weitergehende Offenlegungen waren mangels erkennbarer möglicher Auswirkungen auf andere Gemeindegebiete – solche können sich ansonsten insbesondere durch Lärm-, Staub- und sonstige Immissionen ergeben – nicht erforderlich. Insoweit ist die rein abstrakte Möglichkeit, dass sich Auswirkungen über die Gemeindegrenze(n) hinweg erstrecken, nicht ausreichend.

Die von daher auf Höxter und Beverungen beschränkte Auslegung ist in den Einwendungen auch nicht beanstandet worden. Auch sonst wurden keine Einwendungen erhoben, die sich gegen die Durchführung der Verfahren als solcher richten. Bemängelt wurde lediglich, die zu dem Vorhaben gehörenden Bauwerke seien in den ausgelegten Planunterlagen unzureichend dargestellt worden (s. o.). Insoweit hätte es einer konkreteren Darstellung durch Skizzen, Schnitte, Profile oder anderer Unterlagen bedurft, um eine sachliche Beurteilung der Planung zu ermöglichen. Wie schon ausgeführt kann diese Einwendung jedoch nicht durchgreifen und wird zurückgewiesen. Mit den Lageplänen, den Höhenplänen, den Straßenquerschnitten und den Bauwerksverzeichnissen, denen u. a. auch die Bauwerksmaße wie z. B. die lichten Höhen und Weiten zu entnehmen sind, waren diesbezüglich alle Unterlagen vorhanden, die zur Erfüllung der „Anstoßwirkung“ notwendig sind. Weitere Unterlagen sind in der RE 2012 (Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Entwurfsgestaltung im Straßenbau) nicht vorgesehen und auch weder für die Anhörung noch für die Planfeststellung erforderlich. Denn die konkrete Ausgestaltung entsprechender Bauwerke erfolgt unter Beachtung der Vorgaben der Planfeststellung regelmäßig erst in der nachgelagerten Ausführungsplanung, so dass über die ausgelegten Lagepläne, Höhenpläne, Bauwerksmaße und Beschreibungen hinaus für das Anhörungsverfahren keine Unterlagen zur Verfügung stehen.

Zumindest keinen Verfahrensfehler, der sich auswirkt, stellt es dar, dass in der seinerzeitigen Bekanntmachung zur am 15.09.2011 gestarteten Auslegung im Verfahren für den B 64n-Abschnitt 1 nicht alle umweltrelevanten Unterlagen explizit benannt wurden. Angelehnt an den entsprechenden Mustertext der Richtlinien für die Planfeststellung nach dem FStrG (PlafeR) in ihrer damaligen Fassung wurde zwar ausdrücklich auf die UVP-Pflicht und darauf hingewiesen, dass den ausliegenden Zeichnungen und Erläuterungen die gem. § 6 Abs. 3 UVPG (a.F.) erforderlichen Angaben zu den Umweltauswirkungen zu entnehmen sind. Auch wurde darauf hingewiesen, dass die Anhörung zu diesen Unterlagen auch die Einbeziehung der Öffentlichkeit zu diesen Umweltauswirkungen des Vorhabens gem. § 9 Abs. 1 UVPG (a.F.) beinhaltet. Explizit als ausliegende Unterlagen benannt wurden zudem die UVS, faunistische Untersuchzungen zu Amphibien und Fledermäusen, der artenschutzrechtliche Fachbeitrag, der wassertechnische Entwurf und das Verkehrsgutachten. Es fehlten aber Hinweise auf weitere umweltrelevante Unterlagen wie z. B. den LBP, die lärmtechnische Untersuchung und die Abschätzung der Luftschadstoffe.

Die Forderung, die Bekanntmachung über den Mustertext der PlaFeR hinaus zu konkretisieren und die umweltrelevanten Unterlagen vollständig zu benennen, hatte sich erst später in der Rechtsprechung entwickelt (vgl. insbesondere EuGH, Urteil vom 15.10.2015, C-137/14, OVG Mecklenburg-Vorpommern, Urteil vom 14.12.2015, 5 M 303/15, sowie BVerwG, Urteile vom 21.01.2016, 4 A 5.14 und vom 14.06.2017, 4 A 11/16 u.a.).
Wie die Einwendungsinhalte zeigen, wurden die Betroffenen aber gleichwohl in die Lage versetzt, „als Laien“ mögliche Betroffenheiten zu erkennen und in den Einwendungen in groben Zügen aufzuzeigen, welche Rechtsgüter als gefährdet angesehen werden und welche Beeinträchtigungen befürchtet werden. So wurden in den Einwendungen sowohl Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch z. B. durch Immissionen wie Lärm und Luftschadstoffe als auch Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter wie solche der Schutzgüter Landschaft, Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt (die des Arten- und Gebietsschutz eingeschlossen) oder Wasser. Zudem sind die umweltrelevanten Unterlagen für das Deckblatt „A“ überarbeitet und 2018 neu ausgelegt worden.
Der mit der unvollständigen Bekanntmachung von 2011 einhergehende relative Verfahrensfehler kann daher keine Wirkung entfalten. Im Übrigen wurden die 2011 ausgelegten Unterlagen mit Ausnahme der UVS 2018 zusammen mit denen des Deckblatts „A“ nochmals ausgelegt. In der zu dieser Auslegung erfolgten Bekanntmachung ist auf alle umweltrelevanten Unterlagen, die zudem weitgehend neu erstellt worden waren und in einer Vollversion vorlagen, hingewiesen worden.

Bei Planänderungen ergibt sich ein Bedarf für neue Anhörungen nur insoweit, als sich die Änderungen konkret auf betroffene Behörden oder Dritte auswirken. Neuauslegungen sind nur in Ausnahmefällen erforderlich. In der Regel ausreichend ist vielmehr die individuelle Beteiligung im einfachen Deckblattverfahren gem. § 73 Abs. 8 VwVfG NRW. Danach sind allein die Fachbehörden bzw. Träger öffentlicher Belange sowie diejenigen über die Änderungen zu informieren, deren Aufgabenbereiche oder Belange erstmals oder stärker als bisher berührt werden. Ihnen ist die Möglichkeit einzuräumen, innerhalb einer Frist von 2 Wochen Stellungnahmen zu den Änderungen abzugeben oder Einwendungen zu erheben. Ergeben sich für Dritte, die sich noch nicht am Verfahren beteiligt haben, erstmals Grundstücksbetroffenheiten, müssen sie allerdings die Möglichkeit erhalten, alle Planunterlagen einzusehen und darauf hingewiesen werden, dass sie nicht nur gegen die Änderungen, sondern gegen die Planung insgesamt Einwendungen erheben können (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, 9 A 25/09).

So ist mit den Deckblättern „B“, „D“ und „E“ verfahren worden. Die Notwendigkeit einer Neubeteiligung der Öffentlichkeit gem. § 9 Abs. 1 S. 4 UVPG (a.F.) bestand mangels neuer oder zusätzlicher Umweltauswirkungen nicht.
Neu ausgelegt wurden die Deckblätter „A“ und „C“. Bei diesen Deckblättern waren die Betroffenheiten für das einfache Deckblattverfahren nicht immer ausreichend trennscharf abgrenzbar und die Zahl der Betroffenen mit Blick auf den Unterlagenumfang zu groß. Bei den Deckblättern „A“ hätte zudem mindestens der vollständig neu in die Verfahren eingebrachte Fachbeitrag zur WRRL mit Blick auf die UVP-RL ohnehin der Auslegung bedurft (EuGH, Urteil vom 28.05.2020, C-535/18, Rn. 76 und 80 ff., und BVerwG, Urteil vom 30.11.2020, 9 A 5.20, Rn. 35).
Verfahrensrechtliche Einwendungen sind gegen die Deckblattverfahren im Übrigen nicht erhoben worden.

Der Erörterungstermin im Sinne von § 73 Abs. 6 VwVfG NRW, den die spezialgesetzliche Regelung des § 17a FStrG in das Ermessen der Anhörungsbehörde stellt und der von daher grundsätzlich auch verzichtbar gewesen wäre, ist durchgeführt worden (vgl. vorstehend Nr. 3.6 und Protokolle).
Die Deckblätter „A“ und „B“ und im Vorgriff auf das Deckblatt „C“ auch die wesentlichen Unterlagen dieses Deckblatts waren bereits Gegenstand der Erörterung. Die Deckblätter „D“ und „E“ haben die Grundzüge der Planung unverändert gelassen. Da auch sonst neue Betroffenheiten der Belange Dritter nicht erkennbar waren, hat sich die Frage der Erörterung nicht neu gestellt. Zum anderen regelt § 17a Abs. 5 S. 2 FStrG, dass auf eine neue Erörterung verzichtet werden soll, wenn ein Plan, der im Internet ausgelegt oder – was im Verfahren für den B 64n-Abschnitt 1 zumindest für das die ursprünglichen Planunterlagen fast vollständig ersetzende Deckblatt „A“ gilt – veröffentlicht worden ist, geändert werden soll.

4.4 Umfang der Planfeststellung

4.4.1 Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW). Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG NRW).

U. a. sind daher auch

- die Befreiungen von den Verboten des Landschaftsschutzes gem. § 67 BNatSchG,
- die Genehmigung von Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern (z. B. von Brücken und Durchlässen) gem. §§ 36 WHG und 22 Abs. 1 LWG,
- die Genehmigung für Baumaßnahmen und bauliche Anlagen in gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebieten gem. §§ 78 Abs. 5 WHG und 84 LWG sowie
- die Genehmigungen gem. § 68 WHG für den Ausbau, die Verlegung bzw. die Anpassungen des Godelheimer Bachs, des Hechtgrabens und verschiedener namenloser Gewässer im nahen Umfeld ihrer Querungen durch die B 64n und die B 83n

Bestandteil der Planfeststellung.

Ausgenommen ist insoweit die wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 WHG für die Niederschlagswasser-Einleitungen, über die jedoch gem. § 19 Abs. 1 und 3 WHG mitentschieden werden konnte.

4.4.2 Der Planfeststellungsbeschluss umfasst zudem auch die Entscheidung über die Zulässigkeit aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (vgl. vorstehend Nr. 4.1). Eine "Notwendigkeit" im Sinne der vorgenannten Vorschrift ist dabei für solche Maßnahmen anzunehmen, die zur "Beseitigung von nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit erforderlich sind". Von daher stellen insbesondere

- die in den planfestgestellten Unterlagen vorgesehenen Verlegungen bzw. Neuanlagen von Wirtschaftswegen oder auch von Rad- und Fußgängerwegen wie die zur Querung der B 64n und der Bahn inklusive Brückenbauwerk in Godelheim,
- die einen Bahnübergang in Höhe des Hofes Lakemeyer ersetzenden Wege inklusive der Querungsbauwerke,
- die Wege in Höhe des namenlosen Gewässers „C“ inklusive der Unterführungen der B 64n und der Bahn,
- die Rampe zum Anschluss der B 64n an den Bruchweg sowie der Ausbau des Bruchweges bis zur B alten B 64 sowie
- alle Maßnahmen zum Schutz betroffener Ver- und Entsorgungsanlagen oder -leitungen bzw. die an den Leitungen vorzunehmenden Änderungen

entsprechende Folgemaßnahmen des Straßenneubaus dar. Denn das Straßenbauvorhaben hat unmittelbar Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit der Wegeverbindungen, Anlagen und Leitungen, die so wiederhergestellt werden müssen, dass sie ihre bisherigen Funktionen und Aufgaben weiterhin erfüllen können.

Dabei dürfen die Folgemaßnahmen "über Anschluss und Anpassung" nicht wesentlich hinausgehen. Veränderungen oder Umgestaltungen, die zum Ausgleich komplexer, teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzen, müssten dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.2.1988 - 4 C 54.84 - DVBl. 1988, S. 843). Maßnahmen dieses Umfangs sind jedoch vorliegend nicht erforderlich.

4.4.3 Soweit in das Bauwerksverzeichnis Kostenregelungen im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen (außer Telekommunikationslinien) aufgenommen worden sind, haben sie ausschließlich deklaratorische Bedeutung. Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen entstehende Kosten sind aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu regeln.

Lediglich für Telekommunikationslinien begründen die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes (TKG) insoweit ein öffentlich-rechtliches Nutzungsverhältnis, als die Betreiber nach § 72 Abs. 3 TKG im Falle der Änderung einer leitungsführenden Straße alle im Zusammenhang mit der Verlegung, dem Umbau und der Sicherung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten zu tragen hat. Befinden sich die Leitungen dagegen auf Grundstücken privater Eigentümer, besteht zwischen ihnen und den Betreibern ein privatrechtliches Nutzungsverhältnis. Da dieses nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, ist auch über diese Verlegungskosten nicht in der Planfeststellung, sondern aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden.

4.5 **Abschnittsbildung/Zwangspunke**

Bei der B 64n zwischen Brakel-Hembsen und Höxter handelt es sich um einen insgesamt rd. 13 km langen Abschnitt der B 64, der in den drei Bauabschnitten

- 1 Höxter/Godelheim-Höxter,
- 1b Höxter/Ottbergen-Höxter/Godelheim und

- 1a Brakel/Hembsen-Höxter/Ottbergen

neu errichtet werden soll. Die B 83 soll als Teil des BA 1b zwischen Beverungen/Wehrden und der B 64n neu errichtet werden. Planfestgestellt werden davon hiermit die BA 1 und 1b.
Diese vom Vorhabensträger vorgenommene Aufteilung des Gesamtvorhabens in drei Planfeststellungsabschnitte ist fehlerfrei erfolgt.

Zwar gilt im Fachplanungsrecht das Gebot einer einheitlichen Planungsentscheidung. Dessen ungeachtet ist indes anerkannt, dass ein lineares Vorhaben auch abschnittsweise planfestgestellt werden darf (so für eine Hochspannungsfreileitung: OVG Saarlouis, Urteil vom 16.02.1990, 7 M 1/88, in Juris, Rn 53 m.w.N. zur straßenrechtlichen Rechtsprechung des BVerwG). Eine solche planungsrechtliche Abschnittsbildung ist nach der Rechtsprechung des BVerwG im Straßenrecht zulässig, wenn der jeweilige Teilabschnitt eine eigenständige Verkehrsfunktion besitzt und der weiteren Verwirklichung des Vorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.10.2005, 9 A 33.041; BVerwG, Urteil vom 19.05.1998, 4 A 9.97 und BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, 4 C 5.96). Denn größere und über längere Strecken führende Vorhaben werden, insbesondere bei schwierigen Verhältnissen, oft auch gar nicht ohne Abschnittsbildung zu handhaben sein. So ist es auch hier.

Vor diesem Hintergrund ist die vom Vorhabenträger vorgenommene Abschnittsbildung für das lineare Infrastrukturprojekt B 64n/B 83n sachgerecht und rechtlich nicht zu beanstanden. Erhobene Einwendungen werden zurückgewiesen. Denn sowohl die B 64n im BA 1 als auch die daran anschließende 83n besitzen einen eigenen Verkehrswert. Die B 64n geht im BA 1 mit ihrem nördlichen Ende in Höxter in die vorhandene B 64 über. An ihrem südlichen Ende erhält sie Anschluss an die vorhandene B 64. Die B 83n hat ihren Ausgangspunkt in der vorhandenen B 83 bei Wehrden. Sie wird südlich von Godelheim sowohl an die alte B 64 als insbesondere auch das südliche Ende der B 64n im BA 1 angeschlossen. In beiden Fällen ist ein verkehrlich nicht nutzbarer Torso ausgeschlossen.
Etwas anderes gilt zwar für die B 64n im BA 1b. Sie verlängert zwar den BA 1 nach Süden/Südwesten, endet aber im Nordosten von Ottbergen ohne Anschluss an das Straßennetz. Sie darf deshalb gem. Kapitel A Nr. 1.2 des Beschlusses aber auch erst errichtet werden, wenn auch der die Lücke zur B 64 bei Brakel-Hembsen schließende BA 1a planfestgestellt ist.

Die vom Vorhabenträger vorgenommene Abschnittsbildung ermöglicht insoweit die – bessere – planungsrechtliche Problembewältigung. Sie ist damit inhaltlich gerechtfertigt und lässt andererseits verkehrlich kein Torso entstehen.
Der weiteren Verwirklichung des Vorhabens stehen vor dem Hintergrund, dass sich die wesentlichen Konflikte – konkret die des Arten- und Gebietsschutzes – auf die BA 1 und 1b konzentrieren, auch keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen.
Soweit Einwendungen gegen die Abschnittsbildung erhoben wurden, werden sie daher zurückgewiesen.

5. Umweltverträglichkeitsprüfung

5.1 Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung und Verfahren

Zweck und Ziel des UVPG (a.F.) ist es sicherzustellen, dass bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben, Plänen und Programmen zur wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen die Auswirkungen auf die Umwelt im Rahmen von Umweltprüfungen (Umweltverträglichkeitsprüfungen und strategischen Umweltprüfungen) frühzeitig, umfassend und schutzgutbezogen ermittelt, beschrieben und bewertet und die Ergebnisse der Umweltprüfungen bei allen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens bzw. bei der Aufstellung oder Änderung der Pläne so früh wie möglich berücksichtigt werden. Die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde soll verbessert und das Entscheidungsverfahren transparenter gestaltet werden, um damit eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeizuführen. Dieser Zielsetzung wird das vorliegende Verfahren gerecht.
Die zu betrachtenden Schutzgüter sind gem. § 2 Abs. 1 UVPG (a.F.) Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen diesen Gütern.

Nach den gesetzlichen Regelungen des UVPG (a.F.) bzw. des UVPG NRW ist für das Straßenbauprojekt B 64n/B 83n eine UVP nicht zwingend vorgeschrieben, sondern gem. § 3 Abs. 1 i.V.m. Nr. 14.6 der Anlage zu § 3 Abs. 1 ("Bau einer sonstigen Bundesstraße") von dem Ergebnis einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls (§ 3 c UVPG (a.F.)) abhängig. Danach ist eine UVP durchzuführen,

wenn das Vorhaben aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 benannten Kriterien erhebliche negative Umweltauswirkungen haben kann, die gem. § 12 UVPG (a.F.) zu berücksichtigen wären. Der Vorhabenträger hat diese Frage bejaht und aufgrund des Umfangs der möglichen Auswirkungen im betroffenen Raum im Zusammenhang mit der Linienbestimmung eine entsprechende UVP durchgeführt. Eine formelle Einzelfallprüfung in Form eines sog. „Screenings“ durch die zuständige Behörde war vor diesem Hintergrund nicht erforderlich.

Die durchgeführten Untersuchungen genügen auch den Anforderungen, die das UVPG (a.F.) und das UVPG NRW an die UVP, die gem. § 2 Abs. 1 S. 1 UVPG (a.F.) als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden konnte, stellen. Das Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (MUVS, Ausgabe 1990) ist bei der Erstellung der Unterlagen berücksichtigt worden.

Weitere Verfahrensschritte sind nicht erforderlich. Die vom Februar 1994 datierende UVS hat bereits vom 13.03.1995 bis zum 13.04.1995 im Zuge des Linienbestimmungsverfahrens mit der Möglichkeit öffentlich ausgelegen, Einwendungen zu erheben. Erneute Auslegungen haben im Zusammenhang mit der Einleitung der Planfeststellungsverfahren sowohl 2011 (B 64n-Abschnitt 1) als auch 2016 (B 64n-Abschnitt 1b inkl. B 83n) stattgefunden. Die wesentlichen Ergebnisse der UVS inklusive der Angaben über die geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten waren dabei in einer allgemein verständlichen nichttechnischen Zusammenfassung auch in den jeweiligen Erläuterungsberichten enthalten. Auch sind in diesem Zusammenhang 2011 und 2016 bzw. mit den Deckblättern „A“ auch 2018 diverse weitere Unterlagen (u. a. LBP, Luftschadstoffgutachten, lärmtechnische Unterlagen, FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen, Fachbeiträge zur WRRL) ausgelegt worden, die die damalige UVS ergänzen und modifizieren. Damit liegen den Unterlagen die notwendigen Grundlagendaten und Erhebungen trotz des Alters der UVS auch in angemessener Aktualität zugrunde.

Gegen dieses gestufte Vorgehen sind keine durchgreifenden Bedenken zu erheben. Es liegt in der Natur der Sache, dass die erforderlichen Untersuchungen im Zuge der fortschreitenden Planung nach und nach durchgeführt werden und daher auf verschiedene Unterlagen verteilt sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.10.2006, 9

B 27.05, juris Rn. 15; ebenso OVG NRW, Urteil vom 17.11.2014, 11 D 88/11.AK, juris Rn. 58).
Die Unterrichtung der Öffentlichkeit über ein geplantes Vorhaben erfordert insoweit auch nicht zwingend die Zusammenfassung aller notwendigen Informationen in einer gesonderten Planunterlage. Ihrer Funktion, die Öffentlichkeit über die Auswirkungen zu unterrichten und den Betroffenen einen Anstoß zu geben, sich mit den Auswirkungen auseinanderzusetzen und über die Notwendigkeit diesbezüglicher Einwendungen schlüssig zu werden, kann die öffentliche Auslegung auch dann gerecht werden, wenn die notwendigen Angaben zwar in verschiedenen Planunterlagen enthalten sind, Wechselwirkungen jedoch nicht ausklammern (OVG NRW, Urteil vom 17.11.2014, aaO, OVG Lüneburg, Urteil vom 14.08.2015, 7 KS 121/12, juris, Rn. 56).

Den Einwendungen, wonach die UVS aus dem Jahr 1994 zu alt ist und die Umweltbedingungen nicht mehr aktuell widerspiegelt, kann in diesem Zusammenhang nicht gefolgt werden. Sie werden zurückgewiesen.

Etliche der in einer UVS zu berücksichtigenden schutzgutbezogenen Belange unterliegen zum einen keinen ständigen Veränderungen, so dass ihre Erfassung auch über einen längeren Zeitraum gültig bleibt (vgl. BayVGH, Urteil vom 16.03.2010, 15 N 04.1980). So ist es, wie nicht zuletzt die beiden auf neueren Untersuchungen basierenden LBP vom Dezember 2017 (BA 1) bzw. Juni 2019 (BA 1b) i.V.m. der Plausibilitätsprüfung der erhobenen vegetationskundlichen und faunistischen Daten vom Oktober 2019 ausdrücklich feststellen, auch hier. Nochmalige Teilaktualisierungen dieser Daten/der beiden LBP sind mit den jeweiligen Deckblättern „E“ im Juli 2023 sowie der bisherigen Ergebnisse der Monitoring-Untersuchungen (Schlingnatter, Zauneidechse und Kammmolch) erfolgt.

Unabhängig davon fehlt es auch an einer Bestimmung einer Geltungsfrist, nach deren Ablauf etwa eine früher erstellte UVS einer Planfeststellung nicht mehr zugrunde gelegt werden kann. Ob eine UVS die umweltrelevanten Einflussgrößen noch zutreffend beschreibt, ist vielmehr eine Frage des Einzelfalls und von zeitlichen Faktoren unabhängig (s. OVG Münster, Beschluss vom 23.03.2007, 11 B 916/06.AK, unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteil vom 24.11.2004, 9 A 42.03 und BVerwG, Beschluss vom 10.10.2006, 9 B 27.05).

In diesem Zusammenhang ist im Übrigen nochmals darauf hinzuweisen, dass sich die für eine UVP notwendigen Daten und Informationen nicht notwendigerweise allein aus einem gesonderten, abgeschlossenen Dokument wie z.B. alleine der UVS – beim UVPG (n.F.) dem Umweltbericht – ergeben müssen. In der Rechtsprechung des BVerwG ist vielmehr hinreichend geklärt, dass die Regelungen der §§ 6 UVPG (a.F.) oder 16 (n.F.) – auch im Einklang mit europarechtlichen Regelungen – lediglich Mindestanforderungen an die vom Vorhabenträger zu erbringenden Angaben setzt, jedoch nicht vorschreibt, in welcher Form er diese Angaben zu machen hat (s. hierzu z.B. BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, Rn. 27).

Es ist daher nicht zu beanstanden, wenn sich die Planfeststellungsbehörde bei der Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen nicht nur auf die UVS stützt, sondern zugleich auf die später ins Verfahren gebrachten umweltrelevanten Unterlagen wie u. a. die beiden LBP, die artenschutzrechtlichen Fachbeiträge und die dazu durchgeführten faunistischen Untersuchungen, die wasserrechtlichen Fachbeiträge und die FFH-Verträglichkeitsprüfungen.

Eine damit verbundene kontinuierliche Anpassung und Aktualisierung der Daten stellt keine Verletzung des § 6 UVPG (a.F.) dar. *„§ 6 UVPG ist nicht schon dann verletzt, wenn sich im weiteren Verlauf des Verfahrens herausstellt, dass ergänzende Untersuchungen und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind. Denn das Anhörungsverfahren dient gerade dazu, Aufschluss über bislang nicht erkannte Umweltauswirkungen zu erhalten. Mängel der Antragsunterlagen können im Lauf des weiteren Verfahrens ausgeglichen werden.“ (BVerwG, Urteil vom 24.11.2004, 9 A 42.03).“*

Damit wird gleichzeitig dem Aktualisierungsgebot, wie es von der Generalanwältin Kokott im Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof C-416/10 mit Blick auf stets mögliche Veränderungen der Verhältnisse oder des Vorhabens im Verlauf langdauernder Planungsprozesse für notwendig erachtet wird, entsprochen.

Die UVS deckt zudem alle drei Abschnitte der B 64n/B 83n zwischen Hembsen und Höxter bzw. Wehrden und Höxter ab. Die in Einwendungen vorgetragene Kritik, die UVS decke nicht die gesamte Trasse ab, geht daher fehl.

5.2 Beschreibung der Umwelt

Der Planungs- und Untersuchungsraum für die B 64n mit ihren insgesamt drei Bauabschnitten erstreckt sich über einen beidseits der vorhandenen B 64 verlaufenden Korridor zwischen dem zur Stadt Brakel gehörenden Ortsteil Hembsen und der Stadt Höxter im Nordosten von Hembsen. Ausgangspunkt und südliches Ende des Untersuchungsraums ist das heutige Ausbauende der aus Richtung Paderborn kommenden B 64 bei Hembsen. Bis dorthin ist die B 64 3-streifig. Im Norden schließt der Untersuchungsraum am südöstlichen Stadtrand von Höxter an die vorhandene B 64 an. Er reicht dabei mindestens 100 m über den Ausgangspunkt bzw. das Bauende hinaus.

Während Hembsen und Höxter in gerader Linie rd. 10 km voneinander entfernt sind, führt die vorhandene B 64 von Hembsen aus zunächst in Richtung Westen bis Ottbergen, durch Ottbergen hindurch, dann nach Nordosten, durch Godelheim hindurch und schließlich in nordnordöstlicher Richtung bis Höxter. Sie beschreibt damit zwischen Hembsen und Höxter einen nach Osten ausschwenkenden Bogen mit einer Gesamtlänge von ca. 13 km. Damit umgeht sie das bis zu rd. 300 m hohe bergige Gelände mit den großräumigen Waldflächen, die sich landschaftsbildprägend und zusammenhängend zwischen Brakel und Höxter befinden (Hembser Wald, Ottberger Wald, Herbremer Holz, Wald am „Langen Berg“, Godelheimer Wald, Stadtforst Höxter). Die von Beverungen aus Richtung Süden kommende B 83 führt westlich am Beverunger Ortsteil Wehrden vorbei und mündet in Godelheim in die Ortsdurchfahrt der B 64 ein.
Den gleichen Raum durchzieht die in Ottbergen und Godelheim über Haltepunkte verfügende eingleisige Strecke Langeland-Holzminden der Deutschen Bahn (DB). Sie verläuft westlich von Ottbergern auf einer Länge von knapp 1 km sowie nördlich des Bahnübergangs am Taubenborn in Höxter östlich-/südlich der B 64, im Übrigen nördlich bzw. westlich von ihr. Östlich von Hembsen wird die dort nur noch 2-streifige und nördlich der Bahn parallel zu ihr verlaufende B 64 im rechten Winkel per Brücke über die Bahn geführt. Unmittelbar hinter der Brücke und bevor die B 64 in einem zweiten rechten Winkel in ihre südlich der Bahn parallel zu ihr weiterführende Trasse übergeht, zweigt die K 50 (Lange Straße) nach Hembsen von ihr ab. Westlich von Ottbergen sind darüber hinaus zwei Bahnübergänge vorhanden. Ca. 850 m westlich von Ottbergen wechselt die B 64 auf die Nordseite und unmittelbar am Ortseingang im schrägen Winkel wieder auf die Südseite der Bahn. Ein

weiterer Bahnübergang ist südlich von Höxter in Höhe des Taubenborns vorhanden. Ähnlich wie bei Hembsen verläuft die B 64 hier s-förmig.
Im Westen von Ottbergen ist die DB-Strecke zweigleisig, am östlichen Ortsrand zweigt in Richtung Amelunxen/Wehrden die Bahnstrecke Ottbergen-Northeim von ihr ab. Die B 64 vollzieht dort erneut s-förmig zwei gegenläufige Bögen und wird kreuzend unter der Bahn hindurchgeführt.
Nordwestlich von Wehrden führt die B 83 über diese Bahnlinie.
Eine dritte zwischen Höxter und Wehrden vorhandene Bahnlinie (= die DB-Strecke Scherfede-Holzminden) ist stillgelegt worden.
Den Trassen der B 64 und der Bahnstrecke Langeland-Holzminden grundsätzlich folgend umfasst auch der Untersuchungskorridor eine Länge von ca. 13 km. Von seinem Ausgangspunkt bei Hembsen über Ottbergen bis Maygadessen umfasst er auf der Nord-/Westseite der B 64 eine Breite von rd. 600 m. Nördlich von Maygadessen folgt seine Grenze zunächst den Waldrändern. Südlich von Höxter reicht der Untersuchungsraum um bis zu rd. 500 m in die Wälder am Taubenborn hinein.
Südlich bzw. östlich der B 64 und der Bahn fließt die Nethe durch den Untersuchungsraum. Auf dieser Seite der B 64 umfasst der Untersuchungskorridor von Hembsen ausgehend zunächst eine Breite von rd. 600 m, die in Höhe des Waldkomplexes „Bellerburg“ etwas abnimmt, sich bei Ottbergen aber auf bis zu rd. 1.000 m ausweitet. Nordöstlich von Ottbergen reicht der Untersuchungsraum bis in die Ortschaft Amelunxen hinein. Er ist dort auf dieser Seite der B 64 rd. 900 m breit. In Höhe von Godelheim sowie nordöstlich von Godelheim grenzt der Untersuchungsraum an die stillgelegten Bahnlinie Scherfede-Holzminden (= rd. 2 km ab B 64) bzw. reicht bis zur Nethemündung und über die Godelheimer Seen hinaus zur Weser, die hier weitgehend die Grenze zum Nachbarland Niedersachsen bildet.
Zwischen Amelunxen und Godelheim endet der Untersuchungsraum mit Blick auf die B 83n nach Osten hin schmaler werdend erst bei Beverungen-Wehrden.

Die B 64, die B 83 und die genannten Bahnlinien sind die Hauptverkehrsachsen des Raums. Nennenswerte untergeordnete Straßen des Raums sind die Bruchhausen und Bosseborn verbindende und die B 64 in Ottbergen querende L 890 sowie die von der B 64 nach Amelunxen und weiter Richtung Südosten führende L 837.

Der Raum ist Bestandteil des der kontinentalen Region zuzurechnenden Weserberglandes. Die betroffenen naturräumlichen Haupteinheiten sind innerhalb der Obereinheit Holzmindener Wesertal die Weseraue und Weserterrasse. Mit dem Verlassen der Weseraue schließen sich nach Westen die Fürstenauer Berge der Obereinheit Oberwälder Land an. Prägende Landschaftseinheiten sind die Talzonen der Weser, der Nethe und des Berglandes, die Buntsandsteinzone des Solling und Oberländer Landes sowie die Muschelkalkzone des Oberwälder Landes. Die diesen Raum prägenden Landschaftselemente sind die geschlossenen Waldgebiete, die größeren Wasserflächen wie insbesondere die im Bereich der Freizeitanlage Godelheim, des sich unmittelbar anschließenden weiteren Freizeitgeländes Ahlemeyer sowie die Gewässer Weser und Nethe.

Geologisch stehen Mittlerer und Oberer Bundsandstein sowie Unterer, Mittlerer und Oberer Muschelkalk der Trias an. Im Wesertal sind hier besonders in der Niederterrasse aufgrund quartärer Terrassen- und Schmelzwasserablagerungen diverse Kies- und Sandgruben entstanden. An einigen ehemaligen Baggerseen sind nördlich von Godelheim das Freizeitzentrum Godelheim mit Badesee sowie das Freizeitgelände Ahlemeyer entstanden.

Aus den unterschiedlichen Ausgangsgesteinen haben sich in dem sehr wechselhaften Relief mit den Tallagen entlang der Gewässer Weser und Nethe sowie den bis zu rd. 300 m hohen Bergen unter den Einflüssen von Grundwasser, Staunässe und wechselhafter klimatischer Bedingungen unterschiedlichste Böden entwickelt. So stehen mit Rendzinen, Ranker, Braunerden, Parabraunerden und kleinflächigen Gley-Parabraunderden sowohl terrestrische Böden als mit Gleye und Auenböden in den Talzonen der Gewässer auch semiterrestrische Grundwasserböden an. Für den Geschütztheitsgrad des Grundwassers ist die Art der entsprechenden Überdeckung von entscheidender Rolle.

Quer zur Hauptwindrichtung liegend ist das Wesertal besonders windarm, was ein in Relation zu anderen Standorten vergleichbarer Höhenlagen wärmeres Klima mit wenigen Eis- und Frosttagen sowie häufigeren heißen Sommertagen zur Folge hat. Der Sommer ist gleichzeitig niederschlagsreicher als der Winter. In den anderen Landschaftsräumen ist das Klima etwas gemäßigter.

Im Zusammenhang bebaute Bereiche weist der Raum außerhalb der Kernstadt Höxter mit seinen Ortsteilen Ottbergen und Godelheim auf. Die ebenfalls zur Stadt

Höxter gehörende und von Südwesten an Ottbergen grenzende Ortschaft Bruchhausen liegt in etwa zur Hälfte im Untersuchungsraum. Bebaute Bereiche des Ortsteils Hembsen der Stadt Brakel sind am Westrand des Untersuchungsraums nur randlich berührt. An den östlichen Rand des Untersuchungsraums liegen die noch leicht in ihn hineinragenden Ortsteile Amelunxen und Wehrden der Stadt Beverungen. Darüber hinaus gibt es im Untersuchungsraum Bebauung nur noch innerhalb der westlich von Godelheim liegenden Ortschaft Maygadessen sowie in Form von wenigen Einzelgebäuden und Hoflagen.
Die auf der gegenüberliegenden Seite der Weser liegenden Ortschaften Boffzen und Fürstenberg gehören zum niedersächsischen Landkreis Holzminden und liegen vollständig außerhalb des Untersuchungsraums.

Zusammen mit der Nethe gehören alle Fließgewässer des Raums, d. h. der Hechtgraben, der auch Maibach genannte Godelheimer Bach und die diversen namenlosen Gewässer, die in den Bergen zwischen Hembsen und Höxter entspringen, zum Einzugsbiet der Weser. Dies gilt auch für die von den B 64n-Abschnitten 1 und 1b nicht betroffenen Gewässer westlich von Ottbergen, zu denen der Ikernbach und der Fauler Bach gehören. Von hydraulischer Bedeutung sind auch die im Planungsraum zahlreich vorhandenen Teiche und Seen, die vorrangig in Folge von Abgrabungen entstandenen sind. Teilweise und vor allem nahe der Stadt Höxter sind aber auch natürliche, teilweise grundwassergespeiste Teiche und Seen vorhanden.
Wie schon die genannten Elemente der Landschaftseinheiten andeuten, gehören Teile der Nethe- und Weserauen zu den natürlichen Überschwemmungsgebieten. Sie sind zu großen Teilen auch gesetzlich als Überschwemmungsgebiet erfasst und festgelegt.

Aufgrund der guten Eigenschaften der Kiese und Sande in den Terrassenbereichen der Weser steht dort Grundwasser teilweise hoch an und sind ergiebige Grundwasservorkommen vorhanden, die jedoch aufgrund unzureichender Qualität nicht bzw. nicht mehr als Trinkwasser gefördert und genutzt werden.
In den Netheauen schwanken die Flurabstände zum Grundwasser jahreszeitlich und korrelierend mit dem Flusswasserspiegel. Eine besondere Grundwasserergiebigkeit gibt es hier nicht. An den Hanglagen zwischen Hembsen und Höxter sind die Grundwasserflurabstände hoch.

Trinkwasser- und Heilquellenschutzgebiete weist der Untersuchungsraum mit Ausnahme des südlich von Ottbergen gelegenen WSG Höxter-Ottbergen nicht auf. In Amelunxen am Ostrand des Untersuchungsraums wird das Trinkwasser vollständig Hausbrunnen entnommen. Eine zentrale Trinkwassergewinnung findet nicht statt; der Ort ist nicht an die öffentliche Wasserversorgung angeschlossenen und ein WSG nicht ausgewiesen.

Die potentielle natürliche Vegetation des Raums besteht aus Laubmischwäldern. Trotz der Fülle anthropogener Einflüsse, Land- und Forstwirtschaft eingeschlossen, weist der Planungsraum mit der Nethe und ihren Auen im Süden bzw. Osten sowie einem großen Teil der Wälder und anderen Biotopen zwischen Hembsen und Höxter im Norden bzw. Westen noch in umfangreichem Maße naturnahe und daher wertvolle Strukturen auf. So gehören zu den Wäldern zwischen Hembsen und Höxter u. a. auch solche mit der Ausprägung der FFH-Lebensraumtypen Hainsimen-Buchenwald und Waldmeister-Buchenwald.
Der Raum zwischen Hembsen und Höxter enthält deshalb gleich 3 Natura-2000-Gebiete, nämlich die FFH-Gebiete „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“, „Buchenwälder der Weserhänge“ und „Grundlose-Taubenborn“. Die Flächen wurden als NSG “Stockberg“ bzw. „Kalkmagerrasen bei Ottbergen und Bruchhausen“, als NSG „Buchenwälder zwischen Ziegenberg und Langer Berg“ und als NSG „Grundlose-Taubenborn“ unter Schutz gestellt. Die Nethe und ihre Auen bilden das FFH-Gebiet „Nethe“, im Untersuchungsraum als NSG „Nethe“ sowie als NSG „Nethemündung“ ausgewiesen.
Ein weiteres FFH-Gebiet („Wälder um Beverungen“) ist im östlichen Untersuchungsraum vorhanden.

Das FFH-Gebiet „Nethe“ durchzieht den gesamten Untersuchungsraum von Brakel-Hembsen bis Höxter. Das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ liegt vollständig im Untersuchungsraum. Es erstreckt sich südlich von Höxter und des B 64-Abzweigs Taubenborn auf der Westseite entlang der Bahnstrecke Langeland-Holzminden. Vom FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“ gehört nur ein kleiner Teil zum Untersuchungsraum. Das Gebiet schließt im Süden von Höxter vom Westen her an das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ an. In Höhe des Bahnübergangs am Taubenborn reicht es knapp bis zur B 64. Nordnordwestlich von Godelheim trennt ein militärisch genutztes Gelände die beiden FFH-Gebiete.

Das nördlich von Ottbergen überwiegend außerhalb des Untersuchungsraums liegende FFH-Gebiet „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“ ragt mit seinem Südrand in den Untersuchungsraum.

Neben diversen dem besonderen Schutzstatus unterworfenen Lebensraumtypen verfügen vor allem die FFH-Gebiete „Grundlose Taubenborn“, „Buchenwälder der Wederhänge“ und „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“ auch über eine hohe Zahl gesetzlich geschützter Biotope. Abseits der FFH-Gebiete sind solche Biotope im Untersuchungsraum dagegen nur sehr vereinzelt zu finden. Naturdenkmäler sind z. B. in Form einer Hainbuchengruppe bei Maygadessen vorhanden.

Die landwirtschaftlich genutzten Flächen in den flacheren Gebieten der Talauen nehmen besonders südlich von Godelheim einen weiteren großen Teil des Untersuchungsraums ein. Vorherrschend handelt es sich dabei um Ackerflächen. Insbesondere im Umfeld von Ottbergen sowie östlich von Godelheim ist auch Grünland zu finden.

Bezüglich der floristischen Ausstattung des Raums stechen vor allem die verschiedenen Waldgesellschaften, insbesondere die der Lebensraumtypen der FFH-Gebiete, diverse bedeutsame Grünlandgesellschaften feuchter und trockener Standorte wie z. B. Glatthaferwiesen und Halbtrockenrasen auf Kalk sowie die Auenvegetation und auch die Unterwasservegetation der Nethe hervor. Als einzige in NRW planungsrelevante Pflanzenart des gesamten Raums, und zwar innerhalb des FFH-Gebietes „Buchenwälder der Weserhänge“, wurden Vorkommen des Frauenschuhs ermittelt.

Faunistisch ist der Untersuchungsraum mit seinen unterschiedlichen Lebensräumen (Wald und Waldränder ebenso wie Acker- und Grünland sowie Fließ- und Stillgewässer) für eine Vielzahl unterschiedlicher Artengruppen von Bedeutung. In der UVS sind zum einen Vorkommen von

- Schmetterlingen (u. a. am Bahndamm, am Stockberg nördlich von Ottbergen, am Kahlenberg südl. von Ottbergen und im Naturschutzpark beim Gut Bruchhausen),
- Libellen (insbesondere im Nethetal zwischen Amelunxen und Godelheim),
- Käfer,
- Weichtieren/Muscheln (diverse Gewässer) und
- Fischen (Weser und insbesondere Nethe)

ermittelt worden. Arten, die lt. LANUV in NRW als planungsrelevant einzustufen sind, gibt es jedoch nur bezüglich der zum anderen erfassen Vögel, Säugetiere, Amphibien und Reptilien.

Das für die UVS von 1994 erfasste Spektrum der Avifauna des Untersuchungsraums inklusive einer Reihe von Durchzüglern und Nahrungsgästen rd. 100 allesamt mindestens besonders geschützte Brutvogelarten, von denen in NRW lt. LANUV diverse auch planungsrelevant sind. Zu den planungsrelevanten Arten gehören u. a.

- die streng geschützten Arten Eisvogel, Grauspecht, Kiebitz, Mäusebussard, Steinkauz, Turmfalke, Turteltaube und Wendehals, von denen lt. aktueller Roter Liste NRW (Stand Dezember 2021) die Turteltaube und der Wendehals als vom Aussterben bedroht gelten und
- die zwar nicht streng geschützte, lt. der aktuellen Roten Liste NRW aber vom Aussterben bedrohte Art Braunkehlchen sowie die stark gefährdeten Arten Kuckuck und Girlitz.

Weitere Arten (u. a. Feldlerche, Feldschwirl, Feldsperling, Nachtigall, Rauchschwalbe) stuft die Rote Liste NRW zumindest als gefährdet ein. Der überwiegende Teil der ermittelten Brutvögel (Amsel, Bachstelze, Blässhuhn, Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Dohle, Dorngrasmücke, Elster, Fasan, Gartenbaumläufer, Gebirgsstelze, Gelbspötter, Gimpel, Goldammmer, Grasmücke und diverse andere) ist weder streng geschützt noch wird er auf der Roten Liste geführt und ist deshalb in NRW auch nicht planungsrelevant. Insoweit handelt es sich vorwiegend um Ubiquisten bzw. Allerweltsarten. Anders als diese sind die Vorkommen der übrigen Vogelarten weitgehend von der Ausgestaltung der jeweiligen Teilräume des Untersuchungsraums und damit davon abhängig, in wieweit ihre jeweiligen Lebensraumansprüche erfüllt werden.

Für Zug- und Rastvögel sind die Bereiche der Nethemündung und Teile der Netheaue von Bedeutung.

In den Untersuchungen, die im Zusammenhang mit der konkreten Planung für die beiden Neubauabschnitte im Umfeld der planfestgestellten Trasse für den LBP und den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag durchgeführt worden sind, haben sich die Untersuchungen der UVS im Kern bestätigt. Allerdings konnten insbesondere einige der planungsrelevanten Arten in dem entsprechend kleineren Raum nicht

bzw. nicht mehr oder nur noch als Durchzügler oder Nahrungsgast registriert werden. Einige wenige Arten haben das Artenspektrum auch erweitert. Nur zwei davon (Beutelmeise und Wasserralle) sind in NRW jedoch lt. LANUV planungsrelevant. Die übrigen (Haubentaucher, Grünspecht, Schlagschwirl, Teichralle) gehören zu den nicht planungsrelevanten Allerweltsarten.

Die für die UVS erfassten Säugetiere des Untersuchungsraums beinhalten die unterschiedlichsten Arten (Insektenfresser, Nagetiere, Rot- und Schwarzwild, Marder etc.). In NRW planungsrelevant sind von den in den Untersuchungen der UVS erfassten Arten nur die Haselmaus aus der Familie der Bilche und alle Fledermausarten. Erst im Nachgang zur UVS haben sich Anhaltspunkte für Vorkommen der Wildkatze ergeben. Zudem hat sich der Biber im Untersuchungsraum / an der Nethe angesiedelt. Der Fischotter wurde nachweislich einmal gesichtet, vermutlich auf Nahrungssuche. Anders als beim Biber sind weitere Nachweise jedoch nicht gelungen. Alle drei Arten wurden in die weiteren Untersuchungen für den LBP und den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag einbezogen.

Bei den zunächst ermittelten Fledermausarten handelt es sich um die Kleine Bartfledermaus, die Bechstein-, Breitflügel-, Wasser- und Zwergfledermaus, das Braune und/oder Graue Langohr, die Kleine Bartfledermaus, den Großen Abendsegler und das Mausohr. Diese Arten haben die weitergehenden Untersuchungen auch in dem minimierten Planungsraum ergeben. Darüber hinaus und auch für den engeren Planungsraum der konkreten Trassenräume wurden dann auch die Große Bartfledermaus, der Kleine Abendsegler sowie die Fransen-, Mücken-, Rauhaut- und die Teichfledermaus nachgewiesen.

An Amphibien wurden im Rahmen der UVS-Untersuchungen die Arten Berg-, Faden-, Teich- und Kammmolch, Feuersalamander, Erdkröte, Gras- und Laubfrosch, Geburtshelferkröte, Gelbbauchunke, Knoblauchkröte sowie die des sog. Grünfrosch- bzw. Wasserfroschkomplexes (d. h. der Seefrosch, der Kleine Wasserfrosch und als Bastard beider der Teichfrosch) registriert. In NRW planungsrelevant sind davon der Kammmolch, der Laubfrosch, die Knoblauchkröte, die Geburtshelferkröte, die Gelbbauchunke und der Kleine Wasserfrosch. Alle diese planungsrelevanten Arten stehen in NRW auf der Roten Liste. Während der Kammmolch und der Kleine Wasserfrosch nur der Kategorie 3 (= gefährdet) angehören, sind die anderen Arten noch höher eingestuft und gelten als stark gefährdet oder sogar als vom Aussterben bedroht.

In dem unter Berücksichtigung der Wirkräume für die Untersuchungen der planfestgestellten Neubautrasse durchgeführten Untersuchungen konnten aber neben den nicht planungsrelevanten Arten (insoweit wurden hier alle aus der UVS bestätigt) nur der Kammmolch und der Kleine Wasserfrosch nachgewiesen werden.

Bei den Reptilien wurden im Zusammenhang mit der UVS fünf Arten registriert (Blindschleiche, Ringel- und Schlingnatter, Zaun- und Waldeidechse). Alle diese Arten wurden auch den weiteren Untersuchungen nachgewiesen, kommen also auch im Umfeld des planfestgestellten Straßenneubaus vor. In NRW planungsrelevant sind die Schlingnatter (in der Roten Liste Kategorie 1S = von Aussterben bedroht und dank Schutzmaßnahmen gleich, geringer oder nicht mehr gefährdet) und die Zauneidechse (gem. Roter Liste stark gefährdet).

5.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG (a.F.)

Die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme lassen sich in drei Bereiche gliedern:

a) Baubedingte Auswirkungen:

Während der Bauphase ist mit Staub-, Lärm- und Abgasimmissionen durch den Betrieb von Baustellenfahrzeugen und -einrichtungen zu rechnen. Neben der späteren Straßentrasse sind auch Baustelleneinrichtungsplätze und Arbeitsstreifen potenzielle Emissionsorte. Gleichzeitig stehen diese Flächen während der Bauphase für ihre ursprüngliche Nutzung wie z. B. auch als Lebensraum für Tiere und Pflanzen nicht zur Verfügung. Sie dienen je nach Bedarf z. B. als Abstellfläche für Baugeräte und Baumaterialien oder der Zwischenlagerung von Erdmassen.

b) Anlagebedingte Auswirkungen:

Durch den Neubau der B 64n und die B 83n werden Flächen dauerhaft überbaut und versiegelt. Hiermit verbunden sind quantitative und qualitative Verluste an Vegetationsflächen und Lebensräumen freilebender Tiere sowie Beeinträchtigungen und Verluste landwirtschaftlich genutzter Flächen. Die B 64n beeinträchtigt das Überschwemmungsgebiet der Weser und sowohl von der

B 64n als auch von der B 83n gehen Barriere- und Zerschneidungswirkungen aus. Kleinklimatischen Veränderungen können nicht vollständig ausgeschlossen werden. Das Landschaftsbild verändert sich und die betroffenen Wohnumfelder und die Erholungsqualität der Landschaft werden beeinträchtigt.

c) Betriebsbedingte Auswirkungen:

Als betriebsbedingte Auswirkungen sind vor allem Lärm- und Schadstoffemissionen zu sehen. Zu berücksichtigen sind darüber hinaus auch mögliche Schadstoffeinträge durch die Entwässerung der Fahrbahn.

5.3.1 Schutzgut Mensch

Unter Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch werden die Beeinträchtigungen verstanden, die geeignet sind, die physische und psychische Gesundheit des Menschen oder sein Wohlbefinden zu treffen. Im Zusammenhang mit dem Neubau der B 64n/B 83n resultieren Auswirkungen in erster Linie aus Beeinträchtigungen im Planungsraum vorhandener Erholungsbereiche sowie aus den Lärm- und Luftschadstoffimmissionen. Dabei sind ausdrücklich nicht nur diejenigen Auswirkungen zu betrachten, die die Schwelle zu einer Gesundheitsbeeinträchtigung überschreiten, sondern auch bereits Belästigungen unterhalb dieser Schwelle. Den sich vor allem am Westrand von Godelheim ergebenden Neubelastungen durch die B 64n stehen dabei erhebliche Entlastungen im Ortskern von Godelheim (entfallende Ortsdurchfahrt der B 64 und der daran anschließenden B 83) gegenüber.

Soweit sich aus den Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter indirekt auch Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch ergeben, sind diese vorrangig Gegenstand der separaten Schutzgutbetrachtungen sowie etwaiger Wechselwirkungen.

Freizeit und Erholung

Gegenstand dieser Darstellung sind ausschließlich im Freiraum nutzbare Freizeiteinrichtungen und die freiraumbezogene Erholung. Andere Freizeit- und Erholungseinrichtungen, die beeinträchtigt werden könnten, weist der betroffene Raum nicht auf. Zu unterscheiden sind bei der freiraumbezogenen Erholung die auf dem natürlichen Potential beruhende landschaftsbezogene sowie die sich auf Einrich-

tungen und Anlagen mit entsprechender Funktion beziehende ortsgebundene Erholung. Wegen der teilweisen Nähe zu geschlossenen Wohngebieten muss dabei auch der Naherholungswert der engeren Wohnumgebung in die Betrachtung eingestellt werden.

Von insoweit zentraler und auch überregional sehr hoher Bedeutung nicht zuletzt auch für den Tourismus ist der im Nordosten auf der Westseite der Weser und damit durch den Untersuchungsraum verlaufende Weser-Radweg. Ebenfalls eine zentrale und auch deutlich über den Untersuchungsraum hinausreichende Bedeutung hat unter den benannten Aspekten zudem die nördlich von Godelheim am Weser-Radweg gelegene Freizeitanlage Godelheim samt angrenzendem Freizeitgelände (nachstehend Freizeitanlagen Godelheim). Die ortsgebundene Funktion des großräumigen Komplexes mit ehemaligen Abgrabungsgewässern, der u. a. Bademöglichkeiten mit Sandstrand, Wassersport (Rudern, Surfen, Segeln), Spielplätze, Wohnmobilstellplätze, Beachvolleyball, einen Skate-Park, eine Inlinerbahn, Anlagen für Boule und Gastronomie vorhält, geht dort mit der landschaftsbezogenen Erholung einher. Daneben sind weite Teile des Raums nicht nur per se für die landschaftliche Erholung bedeutsam, sondern durch Rad- und Wanderwege auch entsprechend erschlossen. Als Ortschaft hat dabei Bruchhausen mit dem historischen Schloss und Gutshof Bruchhausen, dem Naturschutzpark beim Gut Bruchhausens, seinem Ortskern und historischen Gebäuden eine hervorzuhebende Stellung. Die in der UVS noch erfasste Eigenschaft als staatlich anerkannter Luftkurort hat Bruchhausen jedoch schon vor mehr als 10 Jahren verloren.
Im Freiraum nutzbare weitere örtlich gebundene Freizeiteinrichtungen sind u. a. in Form von Sportplätzen, Tennisanlagen und Kleingärten vorhanden. Der Startplatz für Drachen- und Gleitschirmflieger am Brunsberg südlich von Höxter liegt außerhalb des Untersuchungsraums.
Von Vorbelastungen im Untersuchungsraum, die vorwiegend auf die vorstehend unter Nr. 5.2 benannten Verkehrswege (Bahnlinien, B 64 und B 83, L 890 und L 837) zurückzuführen sind, sind weite Teile der Landschaft unberührt. Das Gelände der Freizeitanlage Godelheim schließt allerdings von Osten unmittelbar an die B 64 an. Die wenigen sonstigen freizeit- und erholungsrelevanten Anlagen und Einrichtungen im näheren Umfeld überörtlicher Verkehrswege befinden sich in den Ortslagen.

Die Festsetzungen des gültigen am 31.01.2024 beschlossenen Regionalplans OWL ergeben nichts Anderes und bestätigen damit die im Untersuchungsraum

tatsächlich stattfindenden Nutzungen. Sie weisen den Raum mit Ausnahme der geschlossenen Ortschaften durchgehend als Vorranggebiet für den Schutz der Landschaft und der landschaftsorientieren Erholung aus. Das Gebiet der Freizeitanlage Godelheim ist dementsprechend für Ferieneinrichtungen und Freizeitanlagen vorgesehen. Die Trassen der B 64n und der B 83n sind dabei bereits berücksichtigt. Die Trasse der B 64n ist im Regionalplan als Straße für den vorwiegend großräumigen Verkehr verzeichnet, die der B 83n als Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr.
Anders als die B 83n bildet die B 64n dabei mit ihrer neuen Trasse entlang der Bahnlinie kein grundsätzlich neues Belastungsband, sondern bildet zusammen mit der Bahn ein neues verbreitertes Band, in dem sich die Belastungen durch die Straße und die Bahn bündeln. Da die Erholungseignung einer Landschaft stark von der Vielfalt der landschaftlichen Strukturen einerseits und dem Fehlen industriell-städtischer Siedlungselemente und störender Immissionen andererseits abhängig ist, führt dies insbesondere mit dem Blick auf die Verkehrsimmissionen sowie die Nah- und Feierabenderholung zu Beeinträchtigungen des westlichen Ortsrandes von Godelheim. In Ottbergen verlagern sich entsprechende Belastungen weiter zum nördlichen Ortsrand bzw. an den Südrand eines nördlich der Bahn gelegenen Wohngebietes. Entlang der B 83n entsteht diese Belastung neu.
Angesichts der Bündelung der B 64n mit der Bahnlinie, der Vorbelastung entlang der Bahn, der gleichzeitigen Entlastungen entlang der vorhandenen B 64 und auch entlang der vorhandenen B 83 sowie dessen, dass die Bänder der Bahn und der vorhandenen B 64, die in Höhe von Godelheim bislang bis zu rd. 300 m auseinanderliegen, künftig nebeneinander verlaufen, bleiben die neuen Beeinträchtigungen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle und unter denen, die bei ungebündelter Führung von Bahn und B 64n entstünden.

Nennenswerte Barrieren zwischen den beidseits der Trasse liegenden Räumen mit Erholungs- und Wohnumfeldfunktionen ergeben sich nicht. Denn auch die Bahnlinie kann nur an den dazu vorgesehenen Übergängen gequert werden und die vorhandenen Querungsmöglichkeiten werden zwar angepasst oder verlagert, bleiben aber ansonsten erhalten. Insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, die beispielsweise aus Godelheim den Raum westlich der Bahn und der B 64n erreichen wollen, ergeben sich keine nennenswerten Umwege. So werden in Godelheim zwar die Bahnübergänge „Am Maibach“ und „Friedhofstraße/Maygadessen“ für den motorisierten Verkehr nicht mehr passierbar sein. Während der Bahnübergang „Friedhofstraße/Maygadessen“ seine Funktion verliert und gegenstandslos

wird, bleibt der Bahnübergang „Am Maibach“ jedoch für Fußgänger und Radfahrer erhalten. Zwischen der Bahnlinie und der Lärmschutzwand der B 64n wird für sie ein Rad- und Fußweg errichtet, der per Rampe und anschließender Brücke auf die Westseite der B 64n und zu dem Rad- und Fußweg führt, der dort zwischen den Straßen „Am Maibach“ und Maygadessen neu entsteht. Die nach Errichtung der B 64n vor ihr endende Straße Maygadessen erhält als Ersatz für den gegenstandslos werdenden Bahnübergang ein Verlängerung bis zum Bruchweg, zu dem man damit ebenfalls von dem neuen Rad- und Fußweg aus gelangen kann.
Der motorisierte Verkehr kann den Bruchweg sowie den Langenbergweg nutzen, um die Bahn und die B 64n zu queren und so von Godelheim in die Erholungsgebiete westlich der B 64n zu kommen.
Die Erreichbarkeit der Erholungsräume östlich von Godelheim bleibt letztlich ebenfalls unberührt. Den Wirtschaftsweg Marbeke und die Wöhrenstraße überbrückt die B 83n. Der die zu Amelunxen gehörende Grubestaße nach Nordosten verlängernde Wirtschaftsweg wird zwar abgebunden, erhält jedoch auf der Südseite der B 83n Neuanbindungen an die Wöhrenstraße im Nordwesten sowie nach Wehrden im Südosten. Der nördlich der B 83n liegende Teil des abgebundenen Wirtschaftsweges ist über die unterführte Wöhrenstraße zu erreichen.

Von der Freizeitanlage Godelheim rückt die auf der Nordseite der Bahn verlaufende Trasse der B 64n teilweise leicht ab, so dass sich insoweit eine leichte Verbesserung einstellt. Erreichbar ist sie zwar nicht unmittelbar über die B 64n, wohl aber über die Anschlussstelle Bruchweg und die alte teilweise zurückzubauende B 64.

Verkehrslärm

Ob und in welchem Umfang schutzwürdige Bereiche wie insbesondere Wohngebiet durch den von einer Straße ausgehenden Verkehrslärm beeinträchtigt werden, ist abhängig vom jeweiligen Verkehrsaufkommen und dem Umfang der Lärmschutzmaßnahmen. Unter Berücksichtigung des 2030 zu erwartenden Verkehrsaufkommens und des vorgesehenen aktiven Lärmschutzes ist der Verkehrslärm berechnet worden.

Bezüglich des Verkehrsaufkommens greift die entsprechende Berechnung auf die im Verkehrsgutachten (SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH, Köln, Oktober 2019) ermittelten Daten zurück. Als Ausgangszustand wurden darin im Rahmen

einer Verkehrsanalyse zunächst die Verkehrsbelastungen (jeweils Gesamtverkehr und Schwerlastverkehr > 3,5 t) des vorhandenen Straßennetzes im Jahr 2018 ermittelt. Darauf, dem Modell der Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP), vorhandenen Daten wie denen der Straßenverkehrszählung 2015 (SVZ), eigenen Verkehrserhebungen und der allgemeinen Verkehrsentwicklung aufbauend ist dann das 2030 in diesem Netz zu erwartende Verkehrsaufkommen (Bezugsfall) und schließlich auch das Verkehrsaufkommen ermittelt worden, das im Planfall, d. h. in dem Prognosejahr 2030 bei einem vorausgegangenen Neubau von B 64 und B 83, zu erwarten ist.

Im Analysejahr 2018 lag das Verkehrsaufkommen auf der B 64 danach zwischen 8.300 Kfz bei Hembsen und 14.200 Kfz, die in Godelheim nördlich der B 83 erreicht wurden. Auf der B 83 lag das Verkehrsaufkommen im DTV bei 5.700 Kfz (jeweils im DTV).

Die weiteren Ergebnisse zeigen, dass das Verkehrsaufkommen bis 2030 ohne die Neubaumaßnahme im Vergleich zum Analysejahr 2018 voraussichtlich zwischen 12 und 16 % bzw. 1.000 Kfz zwischen Hembsen und Ottbergen, 1.200 Kfz zwischen Ottbergen und Godelheim sowie 2.200 Kfz. zwischen Godelheim und Höxter (jeweils im DTV) abnehmen wird. Im Planfall – d. h. mit der B 64n und der B 83n – steigt das Verkehrsaufkommen dagegen im Vergleich um Analysefall von 2018. Das sich im Planfall im Vergleich zum Analysefall 2018 voraussichtlich einstellende Verkehrsaufkommen wird dagegen zwischen Hembsen und Ottbergen um 14,5 % auf dann 9.500 Kfz, zwischen Ottbergen und dem B 83n-Anschluss um 5,5 % auf 9.600 Kfz und nördlich des B 83n-Anschlusses als Folge seiner Verlagerung um ca. 40 % auf 12.400 Kfz im DTV anwachsen. Südlich von Höxter wird der Verkehr des Planfalls 2030 mit 13.200 Kfz knapp 3,6 % bzw. 500 Kfz unter dem Niveau von 2018 liegen, den des Prognosejahres 2030 ohne B 64n/B83n allerdings um 14,8 % bzw. 1.700 Kfz (jeweils DTV) übersteigen.

Auf der B 83n erhöht sich der Verkehr auf 6.400 Kfz (2018 = 5.700 Kfz und Prognose 2030 ohne Neubau 4.800 Kfz).

In den heutigen Ortsdurchfahrten sinkt der Verkehr erheblich, in Godelheim verbleiben im Planfall nur noch bis zu 2.000 Kfz im DTV. Die Entlastungswirkung liegt zwischen 77 und 91,5 %.

Im angrenzenden untergeordneten Straßennetz (L 890, L 837, K 39 sowie auch Wehrdener Straße in Beverungen und Lange Straße in Hembsen) sind durchgehend nicht nur im Prognosejahr 2030, sondern nicht zuletzt aufgrund von Verkehrsverlagerungen hin zu den leistungsfähigeren neuen Straßen auch im Planfall 2030 teilweise erheblich Verkehrsentlastungen zu erwarten. So halbiert sich die

Verkehrsbelastung auf der L 837 zwischen der B 64 und Amelunxen von 3.600 Kfz in 2018 auf 1.800 Kfz (jeweils DTV) im Planfall 2030.

Angesichts dieser Veränderungen werden sich vorhabenbedingt innerhalb der Ortschaften und hier insbesondere in Godelheim entlang der heutigen Ortsdurchfahrten Lärmminderungen erheblichen Ausmaßes ergeben. Insoweit, als Lärmimmissionen mit der ortsrandnah im Westen von Godelheim verlaufenden B 64n neu entstehen, werden sie zwar nur an einen Ort verlagert, der mit Ausnahme der eingleisigen und wenig befahrenen Bahnlinie im Hinblick auf Verkehrsimmissionen weitgehend vorbelastungsfrei ist. Die B 64n weist im Vergleich zur heutigen Ortsdurchfahrt jedoch nur einseitig im Sinne des Schutzgutes bedeutsame Wohnbebauung auf. Sie verläuft zudem in Höhe von Godelheim lärmmindernd in einem bis zu 3,5 m tiefen Einschnitt, erhält einen im Vergleich zum Referenzbelag der RLS 90 um 2 dB(A) leiseren Fahrbahnbelag sowie zur Wohnbebauung hin eine 860 m lange hochabsorbierende Lärmschutzwand mit Höhen von 4 m bis 6 m über Gradiente. Im Zusammenhang mit passiven Lärmschutzmaßnahmen für nur noch 5 Gebäude in der Ortslage von Godelheim (Am Maibach 40 und 40a, Friedhofstr. 35, Sachsenweg 9a und 9c) werden diese Maßnahmen gewährleisten, dass gesundheitsrelevante Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen anders als heute innerhalb der Ortsdurchfahrt vermieden und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV – in reinen und allgemeinen Wohngebieten wie denen von Godelheim 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht – künftig eingehalten werden.
Außerhalb von Godelheim und abseits der Schutzwirkung der Lärmschutzwand verbleiben nur 4 Gebäude (Im Hohen Felde 27 und 29 sowie Godelheimer Straße 29 am Südrand von Höxter, Driburger Straße 26, südl. von Godelheim), für die sich Grenzwertüberschreitungen im Sinne der 16. BImSchV ergeben. Auch sie erhalten passiven Lärmschutz. In der Summe verbleiben somit 9 Gebäude, die keinen aktiven Vollschutz erhalten, weil sich aktiver Lärmschutz im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse als unverhältnismäßig erweist.

Bei gleichzeitiger erheblicher Entlastung der bisherigen Ortsdurchfahrten werden die Vorgaben der 16. BImSchV damit eingehalten.

Baulärm

Lärmemissionen durch bauliche Tätigkeiten und insbesondere auch durch den Einsatz von Baugeräten, Baumaschinen und Baufahrzeugen sind grundsätzlich

nicht vermeidbar. Soweit das vorhandene Straßennetz zur Baustellenandienung benötigt wird, kann dabei auch abseits der eigentlichen Baustelle baubedingter Lärm verursacht werden. Damit verbundene Beeinträchtigungen sind jedoch nicht von Dauer, sondern bleiben bezüglich der im Sinne des Schutzgutes bedeutsamen Orte auf ausreichend ortsnahe Bautätigkeiten beschränkt. Geschlossene Wohngebiete wie die in Godelheim oder teilweise die am Südostrand von Höxter sind insoweit nur solange betroffen, wie Bauarbeiten am nördlichen Ende der B 64n oder an ihrer Trasse im Westen von Godelheim stattfinden. Unabhängig davon hat der Vorhabenträger die Vorgaben der 32. BImSchV sowie insbesondere die der AVV-Baulärm inklusive ihrer Immissionsrichtwerte zu beachten. Diese belaufen sich z.B. in reinen Wohnlagen auf 50 dB(A) am Tage und 35 dB(A) in der Nacht.

Luftschadstoffe

Im unmittelbaren Umfeld der Neubautrassen kann sich verkehrsbedingt eine Erhöhung der Belastung durch Luftschadstoffe ergeben. Davon können auch trassennähere Wohngebiete wie vorliegend insbesondere die am Westrand von Godelheim betroffen sein. Gleichzeitig bewirken die Verlegungen der B 64 und der B 83, die bislang nicht außerhalb oder am Rande geschlossener Wohngebiete, sondern durch ihre Mitte verlaufen und für entsprechende Belastungen unmittelbar in ihnen und auf beiden Straßenseiten sorgen, aber für erhebliche Entlastungen an empfindlicherer Stelle. Zudem verändert sich die Gesamtverkehrsbelastung des Raums nur mäßig. Im Wesentlichen verbleibt es bei Verkehrsverlagerungen hin zur B 64n und B 83n.
Im Unterschied zur Lärmbelastung führen die B 64n und die B 83n dabei an keiner Stelle – d. h. weder in Godelheim noch bezogen auf Wohngebäude an anderen Orten bzw. außerhalb geschlossener Ortschaften – zu einer Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV. Diese werden nicht nur sicher eingehalten, sondern in der Regel deutlich unterschritten. Dabei bezieht das Luftschadstoffgutachten die großräumige Hintergrundbelastung ebenso mit ein wie auch die von den vorhandenen Straßen des klassifizierten Netzes ausgehenden Immissionen. Zusammen mit den Immissionen der B 64n und der B 83n weist das Gutachten damit im Ergebnis die zu erwartende Gesamtbelastung des Raums aus.

5.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Maßgebliches Ziel dieses Schutzgutes ist der Schutz der Lebensgemeinschaften und Lebensräume wildwachsender Pflanzen und wildlebender Tiere. Maßgebende Indikatoren des Schutzgutes sind die im Planungsraum vorzufindenden Biotoptypen mit ihrer Flora und Fauna. Die möglichen und in der UVP und im LBP beschriebenen Auswirkungen der B 64n und der B 83n auf die Belange dieses Schutzgutes sind sowohl bau- als auch anlage- und betriebsbedingter Art.

Baubedingte Auswirkungen sind dabei temporärer Natur und entfallen in der Regel nach Fertigstellung der Maßnahme. Soweit für die Straßenneubaumaßnahmen Lager- und Bauflächen außerhalb des künftigen Straßenkörpers in Anspruch genommen werden müssen, werden sie nur vorübergehend dem Naturhaushalt entzogen. Sie werden im Anschluss an die Baumaßnahme so weit wie möglich wieder rekultiviert und in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt (vgl. Wiederherstellungsmaßnahmen der beiden LBP und Nebenbestimmungen 5.1.4 und 5.4.1.6 im Kapitel A des Beschlusses). Gleichermaßen wird mit den Bauflächen verfahren, die für sonstige Bauarbeiten wie die zur Umsetzung der Folgemaßnahmen benötigt werden. Auch die Flächen, auf denen neue Retentionsräume eingerichtet werden, bleiben dem Naturhaushalt erhalten.

Dass die temporären baulichen Beeinträchtigungen dabei jedenfalls auf ökologisch wertvolleren Flächen auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt und trassennahe Vegetationsbestände möglichst unbeeinträchtigt erhalten bleiben, stellen die Schutzmaßnahmen S 2.1 und S 4.1 (B 64n 1) sowie S 1.1 und 2.1 (B 64n1b/ B83n) i.V.m. den Nebenbestimmungen 5.4.1.1, 5.4.1.2, 5.4.1.5, 5.4.1.7 und 5.4.1.10 im Kapitel A dieses Beschlusses sicher.

Unabhängig davon kann es in den von Baumaßnahmen betroffenen Flächen durch den Einsatz schwerer Maschinen und Fahrzeuge zu Bodenverdichtungen, Veränderungen des Wasserhaushalts und in den Überschwemmungsgebieten kommen, die ebenfalls auf Fauna und Flora wirken können. Zudem können Schadstoffe, die aus den Baumaschinen austreten können, Verunreinigungen des Bodens, des Grundwassers und der Oberflächengewässer hervorrufen. Während Bodenverdichtungen im Zuge der Rekultivierungsmaßnahmen durch Auflockerungen weitgehend wieder beseitigt werden, werden baubedingte Schadstoffeinträge soweit

wie möglich mit Schutzvorkehrungen vermieden (vgl. u. a. Nebenbestimmungen der Nrn. 5.3.1, 5.3.2 und 5.7 im Kapitel A des Beschlusses).
Nicht immer vollständig vermeidbar sind während der Bauphase die Lärm- und Luftschadstoffemissionen, die von Baufahrzeugen und -maschinen emittiert werden und die mit negativen Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere verbunden sein können. Sie werden durch den Einsatz schadstoff- und lärmarmer Maschinen und Verfahren soweit wie möglich begrenzt (vgl. Nebenbestimmung 5.1.1 im Kapitel A des Beschlusses).

Auch die sich mit der Inbetriebnahme der B 64n und der B 83n einstellenden betriebsbedingten Dauerwirkungen durch Einträge von Immissionen wie Licht, Lärm und Luftschadstoffe bleiben nicht vollständig auf den Straßenkörper begrenzt. Sie können vielmehr auch zu Randeffekten in den Biotopen des angrenzenden Raums führen und damit die betroffenen Landschaftsbestandteile innerhalb der entsprechenden Wirkräume partiell entwerten.

Anlagebedingte Auswirkungen sind die unmittelbar durch das Vorhaben verursachten und dauerhaft das Ökosystem verändernden Wirkungen. Sie entstehen schwerpunktmäßig durch die direkten Flächeninanspruchnahmen und topographischen Veränderungen. Soweit Flächen effektiv neu versiegelt werden (unter Abzug ebenfalls erfolgender Entsiegelungen von rd. 2,65 ha insg. rd. 11,4 ha), vernichtet dies alle Funktionen des gewachsenen Bodens und der auf ihm befindlichen floristischen und faunistischen Ausstattung und schafft für Tiere und Pflanzen lebensfeindliche Bereiche. Gleichzeitig wird die Grundwasserneubildungsrate vermindert.

Ähnliches gilt für die nicht versiegelten, jedoch letztlich überbauten Flächen von z. B. Banketten, Mulden, Böschungen und Angleichsflächen (vorliegend insg. rd. 22,6 ha) sowie für solche Flächen, die für Straßenbauzwecke wie z. B. die Entwässerung benötig werden (insg. rd. 34 ha). Hier kann sich zwar in gewissem Umfang wieder ein Artenspektrum von Flora und Fauna entwickeln. Soweit diese Flächen jedoch dem Einfluss des Straßenverkehrs unterliegen, gilt dies infolge der betriebsbedingten Auswirkungen zwar nur in eingeschränktem Maße. Die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen werden jedoch zu einer Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Vegetation auf diesen Flächen führen.

Der Flächenbedarf für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen summiert sich auf rd. 68 ha, rd. 0,05 ha werden für Gewässerverlegungen und rd. 2,3 ha für Ersatzretentionsraum benötigt.

Neben der direkten Inanspruchnahme und Versiegelung unterliegt der Raum mit seinen Biotopstrukturen und ihrer Bedeutung für die Artenvielfalt grundsätzlich einer hohen Empfindlichkeit gegenüber Zerschneidung, Isolation und Einschränkung ihrer vernetzenden Funktionen im Biotopverbund. In diesem kann die Anlage eines Straßenkörpers insbesondere in der Kombination mit den betriebsbedingten Wirkungen zu Durchschneidungs-, Trenn- und Barriereeffekten führen. Tiere können im Straßenverkehr bei dem Versuch, die Straße zu queren, zu Schaden kommen und es können sich Verinselungseffekte und Isolationsgefahren ergeben, die umso stärker in Erscheinung treten, je mehr sich die Trasse von vorhandenen Belastungszonen entfernt und in weitgehend unbelastete Freiräume hineinrückt. Dies gilt insbesondere für die 3-streifige B 64n mit ihrem im Vergleich zur B 83n deutlich höheren Verkehrsaufkommen und auch unter Berücksichtigung der Parallelführung der B 64n zu der vorhandenen Bahnlinie. Denn auch wenn die Bahnlinie die möglichen Effekte abmildert, werden sie angesichts der Breite der B 64n sowie ihrer mit der Bahn nicht vergleichbaren vielfach höheren Frequentierung erheblich ausgeweitet. Insoweit bildet die B 64n trotz der Bündelung mit der Bahn eine Zäsur von teilweise beträchtlichem Ausmaß.

Grundsätzlich betroffen sind von solchen Wirkungen nicht nur die höherwertigeren und z. B. als FFH-Gebiet, NSG oder Biotop gesetzlich besonders geschützten und hochwertigen Lebensräume mit ihren Wald-, Waldrand- und Grünlandkomplexen oder dem Fließgewässer Nethe, sondern auch die im Planungsraum abseits davon vorzufindenden landwirtschaftlichen Nutzflächen inklusive der Äcker, die insbesondere für Offenlandarten der Avifauna und dort, wo Strukturelemente zu finden sind, auch für Fledermäuse wichtige Lebensraumfunktionen erfüllen können. Letztlich maßgeblich sind daher jeweils die konkreten Lebensraumpotentiale sowie die floristische und faunistische Ausstattung der betroffenen Räume.

Konkret verläuft die B 64n südlich von Höxter über eine Länge von 2.090 m am Ostrand des 73,14 ha großen und bis an die Bahnanlagen reichenden FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ (gleichzeitig NSG HX-057 „Grundlose-Taubenborn“), dem dadurch mit dem Straßenneubau eine Fläche von 5,88 ha verloren

geht. Insbesondere am Bahndamm beinhaltet sie Lebensräume des Kammmolches, zu dessen Schutz und Erhaltung das FFH-Gebiet eingerichtet worden ist. Außerdem gehen 55 m² des FFH-Lebensraumtyps 6430 „Feuchte Hochstaudenfluren“ verloren, von dem das FFH-Gebiet über insgesamt 6.305 m² verfügt. Weitere Lebensraumtypflächen werden nicht in Anspruch genommen.
Das FFH-Gebiet „Nethe“ (zugleich NSG HX-080 „Nethemündung“ bzw. NSG HX-083 „Nethe“) wird an einer mit 67 m sehr schmalen Stelle in Dammlage von der B 83n gequert. Der Straßendamm ragt dabei in das FFH-Gebiet hinein, das Gewässer selbst und seine Aue werden aber per Brücke überspannt. Deren lichte Weite wurde im Zuge des Deckblatts „B“ von 30 m auf 33 m aufgeweitet, um baubedingte Inanspruchnahmen des Gewässers und seiner Uferbereiche zu vermeiden. Die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme des 734 ha großen FFH-Gebietes beläuft sich auf ca. 1.390 m². Ca. 410 m² davon entfallen auf die Überschattung durch das Brückenbauwerk. Weitere ca. 240 m² werden temporär als Baufläche in Anspruch genommen. Lebensraumtypflächen sind erst in größerem Abstand zur Brücke vorhanden und bleiben baulich unberührt.

Bezüglich der FFH-Gebiete „Buchenwälder der Weserhänge“ (zugleich NSG HX-001 „Buchenwälder zwischen Ziegenberg und Langer Berg“) und „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“ (weitgehend identisch mit den beiden NSG HX-014 „Stockberg“ und HX-075 „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“) ergeben sich keine unmittelbaren Beeinträchtigungen durch Flächeninanspruchnahmen. Mittelbar wären – z. B. durch N-Depositionen – Beeinträchtigungen aller vier FFH-Gebiete bzw. ihrer Lebensraumtypen, der charakteristischen Arten der Lebensraumtypen und der Arten des Anhangs II der FFH-RL denkbar.
Die konkrete Prüfung etwaiger Beeinträchtigungen der vier FFH-Gebiete im Sinne des § 34 Abs. 1 BNatSchG ist Gegenstand der dazu jeweils durchgeführten FFH-VP. Erhebliche Beeinträchtigungen, die der Planfeststellung entgegenstünden, ergeben sich demnach weder durch unmittelbare noch durch mittelbare Beeinträchtigungen (vgl. Kapitel B Nr. 6.4.2 des Beschlusses).

Außerhalb der FFH-Gebiete „Grundlose-Taubenborn“ und „Nethe“ verläuft die B 64n/B 83n fast durchgehend in bzw. entlang der an die Bahn grenzenden landwirtschaftlichen und überwiegend aus Acker bestehenden Nutzflächen. Wie das gesamte Untersuchungsgebiet sind auch diese Flächen Bestandteil des Naturparks NTP-006 „Teutoburger Wald/Eggegebirge“. Große Teile des Untersu-

chungsgebietes sind zudem als LSG ausgewiesen. Zwischen Ottbergen und Höxter gehört mit Ausnahme der bebauten Ortslagen (neben Höxter und Ottbergen die von Amelunxen, Godelheim und Maygadessen) sowie des nördlichen Teils der Freizeitanlage Godelheim der überwiegende Teil des Untersuchungsgebietes und auch des vorliegend relevanten Planungsraums zu einem der LSG „Löss-Hangzone am Stockberg“, „Lössgeprägte Mittelhangzone von Brunsberg, Mittelberg, Lüdgen Berg und Langer Berg“, „Höxter-Ost“, „Nördliche Löss-Hangzone am Ziegenberg“ bzw. „Beverungen“.

Von den zahlreichen gem. § 30 BNatSchG bzw. gem. § 42 LNatSchG geschützten Biotopen des Raums, die sich mit wenigen Ausnahmen innerhalb der FFH-Gebiete befinden und teilweise den darin enthaltenen Lebensraumtypen entsprechen, wird nur das Biotop (G)BT-4222-0001-2015 „Nass- und Feuchtgrünland incl. Brachen“ unmittelbar berührt. Es gehört zum FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ und grenzt nördlich von Godelheim am Südrands der Freizeit- und Erholungsanlage Godelheim an die Bahnlinie Langeland-Holzminden. Die parallel zur Bahn verlaufende B 64n verkleinert es, seine Grenze verschiebt sich um die Trassenbreite nach Westen.
Soweit darüber hinaus gesetzlich geschützte Biotope unmittelbar berührt werden, resultieren die Berührungspunkte Betroffenheiten nicht aus dem Trassenbau, sondern aus den landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen, vor allem jener, die aus artenschutzrechtlichen Gründen zum Schutz der Schlingnatter sowie der Zauneidechse notwendig werden. Zu Beeinträchtigungen der geschützten Biotope – insbesondere zu dauerhaften – führt die in Form eines Wanderkorridors erfolgende Herrichtung neuer Lebensräume für die Schlingnatter und die Zauneidechse jedoch nicht. Die Biotope bleiben nicht nur erhalten, sondern werden letztlich optimiert. Auch die an der L 837 zwischen der heutigen B 64 und Amelunxen sowie die zwischen Ottbergen und Amelunxen an der heutigen B 64 in Form von Alleen vorhandenen und gem. § 29 BNatSchG geschützten Landschaftsbestandteile bleiben unbeeinträchtigt.

Floristisch und faunistisch enthalten einhergehend mit ihrem Schutzstatus die Wald- und Freiflächen des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“, die ganz überwiegend aus Wald bestehenden FFH-Gebiete „Buchenwälder der Weserhänge“ und „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“ (jeweils inklusive der Waldrandgebiete) sowie das FFH-Gebiet „Nethe“ mit dem Fließgewässer Nethe sowie seinen Auen und

Grünlandbereichen die hochwertigsten Bereiche entlang der Trassenräume. Besonders für Vögel und Säugetiere, insbesondere Fledermäuse, haben in Abhängigkeit von ihrer Struktur und Nutzung aber auch die Freiflächen des Raums außerhalb der FFH-Gebiete eine hohe Bedeutung.

Der Frauenschuh, die einzige in NRW planungsrelevante Pflanzenart des Untersuchungsraums, bleibt unbeeinträchtigt. Er ist nur innerhalb des FFH-Gebietes „Buchenwälder der Weserhänge“ außerhalb des Trassenraums und auch außerhalb der von potentiellen Alternativen betroffenen Räume zu finden.

Unmittelbare Verluste faunistischer Lebensräume in NRW planungsrelevanter Arten ergeben sich in erster Linie durch die Inanspruchnahme von Flächen des zum Schutz des Kammmolches ausgewiesenen FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ für die B 64n. Zum Überwintern dient den Kammmolchen aber auch der im Osten angrenzende Schotterkörper des Bahndamms der Bahnstrecke Langeland-Holzminden. Er ist gleichzeitig Lebensraum der Schlingnatter und der Zauneidechse und wird im Bereich Taubenborn weitgehend überbaut.
Über die unmittelbaren Beeinträchtigungen hinaus trennt die B 64n die im FFH-Gebiet gelegenen Lebensräume des Kammmolches im Westen der B 64n von denen am Bahndamm und denen ab, die – wenn auch nur noch in geringerem Umfang – in Form von Laichgewässern östlich der Bahn noch vorhanden sind und zwischen denen er ggf. hin und her wandert. Soweit östlich der Bahn noch Lebensräume vorhanden sind, werden sie jedenfalls entsprechend isoliert.
Vergleichbares gilt für die Reptilienarten Schlingnatter und Zauneidechse, die neben dem Bahndamm im Osten bzw. Süden der B 64n auch im Westen bzw. Norden der B 64n – z. B. an den südexponierten Hängen des Ziegen- und Brunsbergs – über geeignete Lebensräume verfügen.

Im Zuge der als CEF-Maßnahmen ausgestalteten LBP-Maßnahmen wurden und werden die verlorengehenden Lebensräume des Kammmolches (sowohl die Sommerlebensräume in Form von Laichgewässern als auch die Winterlebensräume in Form von Gesteinswällen) in ausreichendem Umfang neu errichtet, so dass sich weder eine erhebliche und damit gebietsschutzrechtlich relevante Beeinträchtigung des FFH-Gebietes ergibt – auch die Erhaltungsziele bleiben gewahrt – noch einer der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände verwirklicht wird. Dass der Kammmolch nicht zu Schaden kommt, weil er in den Verkehrsraum der B 64n gelangt, und dass Austauschbeziehungen zwischen den Lebensräumen beidseits

der B 64n erhalten bleiben, stellen entsprechende Schutzmaßnahmen (Sperrzäune und Durchlässe) sicher.

Die Schlingnatter und die Zauneidechse werden und wurden bereits weitestgehend im Zuge artenschutzrechtlicher CEF-Maßnahmen vergrämt und in entsprechend hergerichtete bzw. optimierten Lebensräume westlich bzw. nördlich der B 64n umgesiedelt. Rückwanderungen und dass die Arten in den Verkehrsraum der B 64n gelangen, verhindern auch hier entsprechende Schutzmaßnahmen wie insbesondere Sperrzäune. Die neuen Lebensräume sind in einen ebenfalls neu hergerichteten Wanderkorridor eingebunden, der die neuen Lebensräume vernetzt und Verinselungen entgegenwirkt.

Beim Kleinen Wasserfrosch verhält es sich im Ergebnis analog zum Kammmolch. Auch der Kleine Wasserfrosch ist hauptsächlich in den Gewässern des Taubenborns – und zwar den südlichen – zu finden. Wenige Nachweise erstrecken sich gleichwohl auch auf Gewässer östlich der B 64n und der Bahn. Vorhandene Austauschbeziehungen werden durch die B 64n zumindest erheblich erschwert. Im Zuge der Kompensationsmaßnahmen wird deshalb das Lebensraumpotential im Taubenborn optimiert und deutlich ausgeweitet. Austauschbeziehungen zu verbleibenden Gewässern im Osten der Bahn ermöglichen die vorgesehenen Amphibiendurchlässe.

Bei der Avifauna haben sich mehrere zunächst in der UVS als Bestand des Untersuchungsraums noch erfasste planungsrelevante Brutvögel bzw. Vögel mit Brutverdacht jedenfalls in den kleineren für die beiden LBP untersuchten Trassenräumen nicht bestätigt (u. a. Bekassine, Braunkehlchen, Eisvogel, Gartenrotschwanz, Grauammer, Kiebitz, Schwarzspecht, Rebhuhn, Rotmilan, Steinkauz, Turmfalke, Turteltaube und Wendehals). Betroffenheiten der Arten als Brutvögel sind daher auszuschließen. Ein Teil von ihnen – u. a. Bekassine, Eisvogel, Flussregenpfeifer, Kiebitz, Kormoran, Kranich und Rohrweihe – tritt allerdings als Durchzügler bzw. Nahrungs- oder Wintergast auf.
Als potentiell betroffene Brutvogelarten verbleiben 17, die sich in den neueren Untersuchungen für die konkreten Trassenräume bestätigt haben bzw. die, die darüber hinaus im Einzelfall auch zusätzlich kartiert wurden. Dies sind die Arten Beutelmeise, Feldlerche, Feldschwirl, Feldsperling, Grauspecht, Kleinspecht, Kuckuck, Mehlschwalbe, Nachtigall, Neuntöter, Rauchschwalbe, Schleiereule, Teichrohrsänger, Uhu, Waldkauz, Waldlaubsänger und Wasserralle.

Artenschutzrechtlich relevante Betroffenheiten der Avifauna ergeben sich im Hinblick auf fünf Brutvogelarten. Mit den Straßenbau- und -verkehr (d. h. durch unmittelbaren Verlust oder betriebs- bzw. störungsbedingte Entwertung) gehen

- 3 Brutplätze der Feldlerche,
- 6 Brutplätze des Feldschwirls,
- 9 Brutplätze des Feldsperlings,
- 1 Brutplatz des Teichrohrsängers und
- 5 Brutplätze des Neuntöters

verloren. Sie werden im Zuge der in den beiden LBP vorgesehenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) an anderer Stelle im Untersuchungsraum vorab neu hergerichtet werden. Im Übrigen befinden sich die Brutplätze so weit abseits der künftigen Straßentrassen, dass unter Berücksichtigung des jeweiligen Straßenverkehrsaufkommens bau- und betriebsbedingte Störwirkungen entweder ohnehin ausgeschlossen werden können oder sie werden mit Hilfe geeigneter Bauzeitenfenster vermieden (vgl. Kapitel A Nebenbestimmung 5.4.3.1.1 des Beschlusses). Kollisionsgefahren, die das Tötungsverbot auslösen könnten, ergeben sich angesichts der Lage der Brut- und Nahrungshabitate nicht.

Unberührt bleiben auch die den Raum aufsuchenden Durchzügler und Nahrungsgäste. Sie halten sich außerhalb der Reichweite entsprechender Störungen auf und geeignete Nahrungshabitate bleiben trotz Verkleinerung durch den Straßenbau in auch unter Berücksichtigung der Besiedlungsdichte des Raums ausreichender Größe erhalten. Auch diesbezüglich stellen sich keine relevanten Kollisionsrisiken ein. So ist der B 83n-Durchlass der Nethebrücke so groß, dass der die Nethe auf Nahrungssuche abfliegende Eisvogel die B 83n unterqueren kann, er mithin nicht mit dem Verkehrsraum in Berührung kommt. Die übrigen Rast- und Gastvögel queren den Verkehrsraum in ausreichender Höhe bzw. kommen beim Aufsuchen ihrer Habitate nicht in gefährdender Weise mit dem Verkehrsraum in Berührung.

Soweit sich Beeinträchtigungen der Säugetiergattung Fledermäuse ergeben, resultieren sie aus den betrieblichen Wirkungen des Straßenbaus. Denn Fledermausquartiere, die sich in abzureißenden Gebäuden oder zu fällenden Bäumen befinden können, wurden nicht ermittelt und werden dem Raum daher voraussichtlich nicht entnommen. Dass zwischenzeitlich ggf. neu entstandene Quartiere entnommen werden, vermeidet das Schutzregime der Nebenbestimmungen dieses

Beschlusses (vgl. Kapitel A Nr. 5.4.3.2). Es bleibt die Gefahr, dass die Fledermausrouten der insgesamt 14 Arten des Raums (bei Langohrfledermäusen graue und braune eingeschlossen) unterbrochen werden, weil Bäume oder andere Strukturelemente, an denen sie sich orientieren, verloren gehen, oder dass sie auf der Jagd bzw. ihren Flügen zwischen ihnen Quartieren und Nahrungshabitaten entlang und besonders beim Queren einer neuen Fahrbahn in den Verkehrsraum gelangen und von Kraftfahrzeugen erfasst werden. Eine signifikante Erhöhung des allgemeinen Lebensrisikos einer der Arten ergibt sich gleichwohl nicht. Denn soweit sie die neuen Bundesfernstraßen nicht an entsprechenden Durchlässen (Nethebrücke der B 83n und Brückenbauwerke bzw. Durchlässe entlang der B 64n und der Bahn) ungefährdet unterqueren können, stellen Irritationsschutzzäune, dichte Abpflanzaungen und die sich an den Hauptrouten der Fledermäuse entlang der B 64n angeordneten Überflughilfen (sog. „Hop-Over“ in Form von teilweise mit Großbaumpflanzungen kombinierter Fledermausbrücken) sicher, dass sie nicht in den für sie gefährlichen Verkehrsraum abdriften.

Auch für die übrigen planungsrelevanten Säugetiere (Biber, Fischotter, Haselmaus und Wildkatze) ergeben sich keine artenschutzrechtlich relevanten Beeinträchtigungen.
Von Biber-Vorkommen ist auszugehen. Er nutzt die Nethe als Nahrungshabitat. Nördlich der B 83n-Nethebrücke – rd. 225 m gewässerabwärts – wird aufgrund regelmäßiger Sichtungen auch ein Biber-Erdbau vermutet. Angesichts der Entfernung des Erdbaus von der Brücke und des vorgesehenen Schutzregimes bleibt er unberührt. Störungen der Jungenaufzucht (April bis Anfang August), in kalten Wintermonaten und des Nachts sind in der Bauphase denkbar, werden aber dadurch vermieden, dass nächtliche Bauarbeiten nicht zugelassen sind und der Baubeginn im Spätsommer erfolgen muss. Das Brückenbauwerk sichert mit der Größe seines Durchlasses die Durchgängigkeit auch bei Hochwasser.
Der Fischotter nutzt die Nethe nur unregelmäßig auf Nahrungssuche. Nachdem er einmal gesichtet wurde, blieben Nachweise bei allen Folgeuntersuchungen aus. Da die Nethe als Nahrungshabitat erhalten bleibt und eine etwaige „Einzelstörung“ beim Brückenbau nicht durchschlägt (sollte der Brückenbau den Fischotter dort am Durchschwimmen der Nethe hindern, würde das Nahrungshabitat durch ein Abschneiden des eher kurzen Unterlaufs nicht in relevanter Weise verkleinert), sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten.

Das Zentrum des im Untersuchungsgebiet vorhandenen Haselmaus-Lebensraums befindet sich nördlich der Deponie Wehrden am tief eingeschnittenen Bahndamm der Bahnstrecke Ottbergen-Northeim und damit im direkten Umfeld des Trassenraums der B 83n. Die B 83n teilt den Lebensraum, das im Rahmen der Kartierungen lokalisierte Nest wird überbaut und geht insoweit verloren. Der LPB (vgl. Vermeidungsmaßnahme V 11.1_{CEF} und Nebenbestimmung 5.4.3.1.1 in Kapitel A des Beschlusses) legt die Baumaßnahme bzw. die vorausgehenden Gehölzeinschläge zur Baufeldräumung jedoch so an, dass die Haselmaus nicht zu Schaden kommt. Sie kann den Gefahrenbereich eigenständig verlassen; ein Fluchtkorridor und über den Bahneinschnitt auch eine Verbindung zu dem ansonsten abgetrennten Lebensraum bleiben erhalten. Das Nest kann die Haselmaus, die lt. LANUV ohnehin jedes Jahr 3 bis 5 Nester anlegt, neu errichten.
Wildkatzen bevorzugen möglichst naturnahe waldreiche Landschaften. Der mit Ausnahme eines kurzen Teilstücks südlich von Höxter waldfreie Trassenraum gehört insoweit nicht zu ihren angestammten Lebensräumen, über die der Untersuchungsraum allerdings nördlich-/westlich der B 64 verfügt. Wie die Untersuchungen ergeben, wechselt sie zwar auf ihren Streifzügen offensichtlich an einem Bahn- und einem dahinterliegenden Straßendurchlass in Höhe des Hauses Marbeke unter der Bahnlinie und der B 64 durch. Beide Durchlässe bleiben jedoch unverändert erhalten und die B 64n erhält daran anschließend ebenfalls einen Durchlass. Die für sie ungefährliche Qerungsmöglichkeit bleibt der Wildkatze also erhalten.

Planungsrelevante Arten anderer Artengruppen (Käfer, Libellen, Schmetterlinge, Fische und Weichtiere) sind nicht betroffen.

Der LBP für die B 64n im BA 1 (Fassung des Deckblatts „A“ vom 19.12.2017) und der für die B 64n/B 83n im BA 1b (Fassung des Deckblatts „B“ vom 24.06.2019) enthalten in ihren Anlagen jeweils Zusammenstellungen derjenigen Biotoptypen, Landschaftsbereiche und Lebensräume, die überbaut werden und/oder in der Zone entsprechender Beeinträchtigungen liegen. Alle nicht vermeid- oder weiter reduzierbaren Lebensraumverluste und die sonstigen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind dort quantitativ und qualitativ erfasst und bewertet. Sie werden über die mit den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses noch weiter konkretisierten Maßnahmen des LBP einer Kompensation zugeführt.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde verstößt das Vorhaben unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen trotz seiner Wirkungen auf besonders oder streng geschützte oder gefährdete und daher planungsrelevante Arten nicht gegen Verbote des europäischen und nationalen Artenschutzrechts. Alle Betroffenheiten werden sachgerecht durch entsprechende Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen abgemildert bzw. kompensiert. Gleiches gilt im Hinblick auf alle sonstigen vom geplanten Straßenneubau auf das Schutzgut ausgehenden Beeinträchtigungen. Auf die Ausführungen im Kapitel B Nrn. 6.4.1 und 6.4.4 des Beschlusses wird dazu ergänzend Bezug genommen.

5.3.3 **Schutzgut Boden**

Nr. 1.3.1 des Anhangs I zu Nr. 0.6.1.2 der UVPVwV beschreibt die natürlichen Funktionen des Bodens als

- Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen
- Teil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen
- Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften.

Darüber hinaus hat der Boden Nutzungsfunktionen als

- Rohstofflagerstätte
- Standort für land- und forstwirtschaftliche sowie fischereiwirtschaftliche Nutzung
- Fläche für Siedlung und Erholung
- Standort für wirtschaftliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung und
- Archiv der Natur- und Kulturgeschichte.

Dies entspricht inhaltlich der Funktionsbeschreibung in § 2 Abs. 2 BBodSchG.

Durch die B 64n/B 83n werden zu Lasten der natürlichen Bodenfunktionen die Nutzungsfunktionen – hier die verkehrlichen Nutzungsfunktionen – ausgedehnt.

Es ist daher zu prüfen, ob als Folge des Vorhabens wegen einer Veränderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Bodens eine nachhaltige Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen zu besorgen ist, die unter Berücksichtigung der Nutzungsfunktionen und planerischen Festsetzungen mit den gesetzlichen Umweltanforderungen nicht vereinbar ist.

Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden ergeben sich vor allem durch den Flächenentzug (Versiegelung und Überbauung), der mit den Versiegelungen und Überbauungen einhergeht und von dem die vorstehend unter Nr. 5.3.2 des Beschlusses bereits benannten Flächen betroffen sind. Veränderungen der Bodenstruktur, die z. B. durch Verdichtungen entstehen, und der mögliche Eintrag von Schadstoffen kommt hinzu. Sie entstehen insbesondere durch die Einrichtung der Bauflächen und den Verkehr mit Baufahrzeugen und Baumaschinen, durch die Entfernung der Vegetationsschicht und sonstige Veränderungen durch Bodenabtrag und Bodenbewegungen und können damit auch bereits während der Bauphase und abseits der eigentlichen Trassenflächen dort entstehen, wo Baustellenflächen eingerichtet werden, schwere Maschinen und Baufahrzeuge verkehren oder Baustoffe zwischengelagert werden. Als Folge können sich Bodenstruktur und Bodengefüge und damit auch die Bodeneigenschaften ändern. Darüber hinaus birgt der Einsatz von Baufahrzeugen das Risiko, dass Schadstoffe in die belebte Bodenzone sowie alle anderen darunterliegenden Bodenschichten eingetragen werden.
Durch den Straßenverkehr, d. h. betriebsbedingt, können sich auf schmalen Streifen beidseits der neuen Straßentrassen Schadstoffeinträge – Salze aufgrund von Spritzwasser im Winter eingeschlossen – einstellen. Soweit sich auf der B 64n und der B 83n höherer Verkehr als im Bestand ergibt (moderate Verkehrszunahmen sind zu erwarten, vgl. vorstehend Nr. 5.3.1), fallen sie entlang der neuen Straßen auch entsprechend höher aus. Mittel- bis langfristig werden sie mit der Zunahme der E-Mobilität abnehmen. Entlang der Lärmschutzwand bei Godelheim bleiben sie auf die Einschittsböschung beschränkt und entlang des heutigen Verlaufs beider Straßen fallen sie weitestgehend weg.

Hinsichtlich der im Planungsraum vorhandenen und den jeweiligen Wirkungen betroffenen Böden sowie ihrer Eigenschaften auch mit Blick auf die Schutzfunktion für das Grundwasser, sein Nutzungspotential und auch seine grundsätzliche Erosionsgefährdung wird auf Kapitel B 5.2 dieses Beschlusses, auf Teil A 3, Nrn.

2.143 und 3.12 der UVS sowie insbesondere auf die Kapitel 5.3 der beiden LBP verwiesen.

Zusammenfassend stellt der LBP für die B 64n im BA 1 fest, dass die semiterrestrischen Bodentypen Gleye und Auenboden zwar grundsätzlich eher selten und daher in der Regel als Funktionselemente besonderer Bedeutung im Sinne von ELES anzusprechen sind, sie im Talraum der Weser aber die am weitesten verbreiteten Bodentypen sind. Hier, d. h. regional betrachtet, können sie demnach mit der Folge nicht als selten gewertet werden, dass ihnen keine besondere, sondern nur eine allgemeine Bedeutung zukommt. Da auch den sonstigen Böden keine besondere Bedeutung zufällt, sind hier im BA 1 im Ergebnis ausschließlich Böden mit nach ELES (nur) allgemeiner Bedeutung betroffen.

Nichts anderes ergibt sich im Ergebnis im Planungsraum für den BA 1b. Die dort häufig anzutreffenden Parabraunerden sind, wie der zugehörige LBP feststellt, mit Blick auf ihre Regelungs- und Pufferfunktion sowie ihre natürliche Bodenfruchtbarkeit zwar grundsätzlich schutzwürdig, stellen aber ebenfalls keine Böden mit besonderen Wert- und Funktionselementen dar. Solche sind wegen ihres Biotopentwicklungspotentials mit Felsböden auf dem Stockberg, dem Herbremer Holz und dem Langen Berg nur in kleineren Bereichen unmittelbar an der nördlichen Grenze des Planungsraums zu finden, bleiben aber unberührt.

Durch Entsiegelungen, die nur in dem geringen Umfang von rd. 2,65 ha möglich sind, kann der Haupteingriff nicht ausgeglichen werden. Sowohl für die Versiegelungen als auch für alle anderen Beeinträchtigungen sind daher weitere Maßnahmen (Erhöhung der Naturnähe an anderer Stelle) notwendig. Da keine Böden mit Funktionselementen besonderer Bedeutung im Sinne von ELES betroffen sind, erfolgt diese Kompensation über die für die allgemeinen Lebensraumverluste und damit im Zusammenhang mit dem Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.

5.3.4 **Schutzgut Wasser**

Gewässer sind gem. § 6 Abs. 1 WHG nachhaltig zu bewirtschaften, insbesondere mit dem Ziel,

- ihre Funktions- und Leistungsfähigkeit als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu erhalten und zu verbessern, insbesondere durch Schutz vor nachteiligen Veränderungen von Gewässereigenschaften,

- Beeinträchtigungen auch im Hinblick auf den Wasserhaushalt der direkt von den Gewässern abhängigen Landökosysteme und Feuchtgebiete zu vermeiden und unvermeidbare, nicht nur geringfügige Beeinträchtigungen so weit wie möglich auszugleichen,
- sie zum Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch im Interesse Einzelner zu nutzen,
- bestehende oder künftige Nutzungsmöglichkeiten insbesondere für die öffentliche Wasserversorgung zu erhalten oder zu schaffen,
- möglichen Folgen des Klimawandels vorzubeugen,
- an oberirdischen Gewässern so weit wie möglich natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten sowie insbesondere durch Rückhaltung des Wassers in der Fläche der Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen vorzubeugen und
- zum Schutz der Meeresumwelt beizutragen.

Dabei ist ein insgesamt hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt zu gewährleisten, mögliche Verlagerungen nachteiliger Auswirkungen von einem Schutzgut auf ein anderes sowie die Erfordernisse des Klimaschutzes sind zu berücksichtigen. Unter das Schutzgut Wasser fallen dabei sowohl oberirdische Gewässer als auch das Grundwasser, dem wegen seiner weiteren Funktion als Trinkwasserspeicher eine besondere Wertigkeit zukommt.
Bei allem sind sowohl das Verschlechterungsverbot als auch das Verbesserungsgebot zu beachten. Oberflächengewässer sind so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird bzw. dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erreicht werden (§ 27 WHG, Art. 4 WRRL), das Grundwasser so, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (§ 47 Abs. 1 WHG und Art. 4 WRRL).

Das Neubauvorhaben verhindert im Trassenraum mit der Versiegelung belebten, infiltrationsfähigen Bodens – unter Abzug der möglichen Entsiegelungen werden rd. 11,4 ha als Verkehrsfläche voll- sowie weitere rd. 22,4 ha teilversiegelt – die Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers, reduziert insoweit die

Grundwasserneubildungsrate und greift damit anlagebedingt in den Wasserhaushalt des Untersuchungsgebietes ein. Während ein Teilstück der B 64n im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Weser verläuft, verläuft ein Teilstück der B 83n im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Nethe. In beiden Fällen gehen Retentionsvolumina verloren, womit sich – jedenfalls ohne Ersatzretentionsraum – das Abflussgeschehen im Hochwasserfall anlagebedingt verschärft.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser durch Verunreinigungen / Schadstoffeinträge können sich durch die Entsorgung des auf den Verkehrsflächen anfallenden Niederschlagswassers ergeben, mit dem in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen schädliche Ablagerungen von der Straßenoberfläche (Reifenabrieb, Bremsenabrieb, Öle und Schmierstoffe, Staub etc., in den Wintermonaten ggf. Streusalze) in die Wasserkörper (Oberflächengewässer und/oder Grundwasser) gelangen können. Sowohl Belastungen der Gewässer durch Schmutzfrachten organischer Art (Kohlenwasserstoffe, auch Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe – PAK –) als auch solche oder anorganischer Art (insbesondere Schwermetalle wie z. B. Blei, Cadmium, Zink und Chrom) sind neben winterlichen Chlorideinträgen grundsätzlich möglich.
Auch baubedingt sind Schadstoffeinträge in Oberflächengewässer und das Grundwasser möglich. Für Oberflächengewässer gilt dies insbesondere dort, wo Baumaßnahmen in Gewässernähe stattfinden und für das Grundwasser dort, wo der es schützende Oberboden abgetragen worden ist.
Niederschlagswassereinleitungen in oberirdische Gewässer könnten darüber hinaus ein verändertes und verschärftes Abflussgeschehen mit einer Erhöhung der Hochwasserspitzen verursachen.

Unter Berücksichtigung des konkreten Entwässerungskonzeptes, des zum Schutz der Gewässer vorgesehenen Maßnahmenpaketes und seiner Ergänzung durch diesen Beschluss sind gleichwohl keine den Erheblichkeitsgrad erreichenden Beeinträchtigungen der Gewässer zu erwarten, mit denen das Verschlechterungsverbot erfüllt oder das Verbesserungsgebot missachtet würde.

<u>Per Versickerung erfolgende Einleitungen in das Grundwasser</u>

Einleitungen in die Oberflächengewässer des Raums erfolgen nicht. Das auf den

Straßenoberflächen der B 64n und der B 83n in der Regel (d. h. beim Bemessungsregen) anfallende Niederschlagswasser wird vielmehr vollständig über Versickerungsgräben und -mulden sowie die belebte Bodenzone dem Grundwasser zugeführt. Oberflächengewässer werden daher als Einleitungsgewässer nicht genutzt. Sie sind nur insoweit in die Straßenentwässerung eingebunden, als die Notüberläufe der Versickerungsanlagen an sie angeschlossen werden. Über sie gelangt nur ausnahmsweise und bei solchen Regenereignissen Niederschlagswasser in Fließgewässer, die über die Bemessungsregen und die Versickerungsfähigkeiten des Bodens so weit hinausgehen, dass die nicht versickernden Regenmengen das Fassungsvermögen der Versickerungsgräben und -mulden überschreiten.

Die Versickerung in das Grundwasser vermeidet hydraulische Belastungen der Oberflächengewässer durch die Einleitung des Niederschlagswassers und mindert gleichzeitig die Auswirkungen der Straßenneubaumaßnahmen auf die Grundwasserneubildungsrate deutlich. Quantitative Auswirkungen auf das Grundwasserdargebot werden damit soweit wie möglich vermieden und damit auf das unvermeidbare Minimum begrenzt. Dem Schutz des Grundwassers kommt aber aufgrund seiner Bedeutung als Trinkwasserreservoir nicht nur quantitativ eine grundsätzlich hohe Bedeutung zu. Auch bezüglich der Vermeidung von Schadstoffeinträgen und mithin des qualitativen Zustands des Grundwassers gilt ein besonders hohes Schutzbedürfnis. Dieses sichert die Filterfunktion der belebten Bodenzone, über die eine dem Stand der Technik entsprechende bestmögliche Behandlung des Niederschlagswassers sichergestellt wird. Weder durch Regenklärbecken noch durch Retentionsbodenfilter oder wie hier durch die belebte Bodenzone vermeid- oder reduzierbar sind allerdings Einträge der wasserlöslichen Chloride, die – nur im Winter und bei entsprechenden Witterungsbedingungen – über im Winterdienst verwendete Streusalze in das Niederschlagswasser gelangen können.
Wie der wassertechnische Fachbeitrag zeigt, sind Beeinträchtigungen der Grundwasserkörper bzw. ihrer chemischen Zustände im Sinne der WRRL jedoch weder durch Chloride noch durch andere Schadstoffe zu besorgen (vgl. auch Kapitel B Nr. 6.5 des Beschlusses).

Ein WSG ist nicht betroffen. Das südlich von Ottbergen gelegene WSG Höxter-Ottbergen ragt zwar in etwa mit einem Drittel seiner Fläche in den Untersuchungsraum, nicht jedoch in den konkreten Trassenraum hinein. Vielmehr liegt zwischen der Trasse der B 64n und dem Rand des WSG ein Abstand von mehr als 800 m. Öffentliche Trinkwassergewinnungen werden nicht beeinträchtigt. Gleiches gilt für

die privaten Trinkwasserbrunnen des nicht an die öffentliche Wasserversorgung angeschlossenen Beverunger Ortsteils Amelunxen. Auch zwischen der B 64n-Trasse und Amelunxen sowie zwischen der B 83n-Trase und Amelunxen liegen Abstände von jeweils mehr als 800 m.

Anlagebedingte Auswirkungen auf die Überschwemmungsgebiete

Der im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Weser verlaufende Straßenkörper der B 64n reduziert das Retentionsvolumen innerhalb des Überschwemmungsgebietes um 67.600 m³. Das Retentionsvolumen im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Nethe wird durch die B 83n um 10.100 m³ reduziert.
Die verlorengehenden Volumina werden durch zwei Ersatzretentionsräume kompensiert, die kurz vor ihrer Wesermündung an der Nethe im Überschwemmungsgebiet der Weser sowie südöstlich der Nethebrücke an der B 83n im Überschwemmungsgebiet der Nethe hergerichtet werden.
Die randlichen Teile des Überschwemmungsgebietes der Weser, die sich westlich der B 64n befinden, bleiben im Übrigen erhalten. Eine Abtrennung von den Überschwemmungsgebietsflächen östlich der B 64n erfolgt nicht; die Gebiete westlich und östlich der B 64n bleiben durch die unter der B 64n durchführenden Durchlässe und Gewässer sowie die B 64n-Brücke über den Bruchweg – der Bruchweg wird unter der B 64n durchgeführt – hydraulisch miteinander verbunden.

Unmittelbare baubedingte Auswirkungen sowie betriebsbedingte Auswirkungen z. B. durch Havarien

Die B 64n und die B 83n queren im Zuge ihrer Trassenverläufe diverse Fließgewässer (Nethe, Hechtgraben, Mai-/Godelheimer Bach und 8 namenlose Gewässer, davon 1 im B 64n-BA 1, 6 im B 64n-BA 1b und 1 im Zuge der B 83n). Die Wasserflächen des großen Abgrabungsgewässers im Taubenborn, die in dem schmalen Streifen zwischen ihm und der Bahn im BA 1 von der Trasse der B 64n in Anspruch genommen werden, wurden bereits 2005 vorab verfüllt. Weitere Zugriffe auf Wasserflächen erfolgen dort daher nicht mehr.
Die Nethe und ihre Aue werden von der B 83n per Brücke mit einer lichten Weite von 33 m und einer lichten Höhe von 6,70 m überspannt und bleiben insoweit baulich unberührt.

Der Hechtgraben wird über eine Länge von ca. 180 m verlegt, die B 64n und die parallel verlaufende DB-Strecke werden per Brücke mit einer lichten Weite von 3,50 m und einer lichten Höhe von 1,75 m (über Gewässersohle) über das verlegte Gewässer geführt. Der Maibach wird über eine Länge von 534 m verlegt und neu profiliert. Für den Mittel- und Niedrigwasserabfluss ist in seiner 2 - 3 m breiten Sohle eine ca. 0,3 m breite und 0,2 m tiefe mäandrierende Trockenwetterinne vorgesehen. Die Überbrückung erfolgt mit einer lichten Weite von 4 m und einer lichten Höhe von 1,50 m über der Gewässersohle.
Die namenlosen Gewässer werden in den jeweils betroffenen Bereichen über Längen von 33 m bis maximal 200 m teilweise verlegt und z. B. durch Nachprofilierung angepasst, die Gewässer erhalten an ihre Hydraulik angepasste Rahmen- bzw. Rohrdurchlässe. Soweit erforderlich, werden im Zuge der weiteren Gewässerverläufe auch die Durchlässe im Zuge der Bahnstrecke, der Kreuzungsbauwerke und der Wirtschaftswege erneuert.

Die Gewässerquerungen sind nicht vermeidbar, anlagenbedingte Gewässerbeeinträchtigungen mit Blick auf die Art und Größe der Brückenbauwerke bzw. der Durchlässe jedoch nicht zu erwarten.

Nicht bzw. nicht völlig vermeidbar ist das Risiko von Beeinträchtigungen, die sich für die Oberflächengewässer oder auch für das Grundwasser als Folge von Verkehrsunfällen, Unfällen während der Bauphase oder sonst im Zuge der Bauphase z. B. in Form von Ölverlusten als Folge des Einsatzes von Baumaschinen und Baufahrzeugen einstellen können. Es wird mit Hilfe des planfestgestellten Schutzregimes (vgl. Nebenbestimmungen 3.4.6, 3.4.7, 3.4.11 und 3.4.12 zur wasserrechtlichen Erlaubnis sowie auch die der Nr. 5.3.1 und 5.3.2 im Kapitel A des Beschlusses) soweit wie möglich vermieden und begrenzt.

5.3.5 **Schutzgut Luft und Klima**

Zum Thema Luft und Luftschadstoffe wird zunächst auf die Darstellungen in den Kapiteln B 5.3.1 und B 7.5.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, in denen namentlich Ausführungen zur Entstehung und zur Ausbreitung von Luftschadstoffen und den durch den Neubau der 64n und der B 83n zu erwartenden qualitativen und quantitativen Veränderungen enthalten sind.

Der Schadstoffeintrag in die Atmosphäre hat Auswirkungen auf das Makroklima und auch Veränderungen des lokalen Mikroklimas als Folge der Straßenneubaumaßnahmen sind möglich. Indes wird der Begriff des Klimas im hier relevanten § 2 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 UVPG (a.F.) nach ständiger Rechtsprechung allgemein eng im Sinne des standortbezogenen lokalen Klimas verstanden, zumal auch europarechtlich keine großräumige Betrachtung des Klimas vorgegeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.05.2022, 9 A 7.21, Rn. 65). Für die vorliegende UVS sind von daher nur lokale Auswirkungen auf das Klima relevant. Unter diesem Aspekt ist für unzulässige Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima nichts ersichtlich.

Da sich die Auswirkungen verkehrsbedingter Schadstoffeinträge in die Atmosphäre nicht konkret und kausal dem Mikroklima entlang der hier in Rede stehenden Straßenabschnitte zuordnen lassen – insoweit würde der Bereich dessen, was ein Planfeststellungsverfahren zu leisten mag, überschritten –, beschränken sich mögliche Beeinträchtigungen auf die Wirkungen, die von den Flächeninanspruchnahmen bzw. den -überbauungen und den Baukörpern ausgehen. Möglich wären diesbezüglich Beeinträchtigungen durch den Verlust lufthygienisch wirksamer Strukturen wie z. B. dem von Gehölzelementen sowie durch eine Verschlechterung der kleinklimatischen und lufthygienischen Situation. Letztere kann z. B. durch Aufheizungseffekte im Zusammenhang mit Neuversiegelungen, durch den Eintrag bau- und betriebsbedingter Staub- und Abgasimmissionen, durch die die Behinderung von Luftaustauschbeziehungen oder Eingriffe in Kaltluftentstehungsgebiete entstehen. Derartige Wirkungen fallen angesichts dessen, dass sich die Flächeninanspruchnahmen auf ein im Offenland verlaufendes knapp 10 km langes Band (4,88 km B 64n 1, 2,4 km B 64n 1b und 2,54 km B 83n) erstrecken, jedenfalls in klimatologischer Sicht nicht erheblich ins Gewicht und führen auch zu keinen klimatischen Veränderungen in der weiteren Umgebung. So bleiben die für die Lufthygiene bedeutsamen Waldgebiete nahezu unangetastet.
Zwar sind die auch die ausgedehnten landwirtschaftlichen Nutzflächen des Offenlandes bedeutsame Frischluftentstehungsgebiete. Ein Siedlungsbezug zu belasteten Bereichen wie der Innenstadt von Höxter ist jedoch weder erkennbar noch wäre ersichtlich, dass die B 64n oder die B 83n einem Luftaustausch durch die Unterbrechung von Ventilationsbahnen entgegenstehen könnten.

Zu den möglichen Auswirkungen der Straßenneubauten und insbesondere ihres späteren Betriebs auf das Makroklima, die hier als solche mit Blick auf das UVGP

a.F. noch nicht Gegenstand der UVS sind, wird auf Kapitel B Nr. 7.7 des Beschlusses Bezug genommen. Sie sind von daher gleichwohl im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt worden.

Bezüglich der Bauphase gelten die Ziele des KSG für den Vorhabenträger zwar auch unmittelbar, sie werden ihr aber auch über die Nebenbestimmung Nr. 5.11 im Kapitel A des Beschlusses nochmals gesondert auferlegt.

5.3.6 Schutzgut Landschaft

Der Schutzbegriff Landschaft soll an dieser Stelle im Sinne von Landschaftsbild verstanden werden, da die anderen Funktionen der Landschaft z.B. als Lebensraum für Tiere und Pflanzen oder als Erholungsraum für den Menschen unter diesen Schutzgütern erfasst sind.

Das Landschaftsbild ist das sinnlich wahrnehmbare Gefüge des natürlichen und bebauten Raumes. Beeinträchtigungen ergeben sich durch den Verlust des Landschaftsraums durch Überbauung, durch visuelle Zerschneidungseffekte und die visuellen Sichtweiten (Fernwirkungen), durch technische Überprägungen der Landschaft und die Verlärmung der Landschaft. Das Ausmaß der Beeinträchtigungen wird deshalb wesentlich von der Qualität der Landschaftsbilder einerseits und der Intensität der Auswirkungen (Sichtreichweiten, Verkehrslärm etc.) andererseits bestimmt.

Die naturräumlichen Haupteinheiten sowie die prägenden Landschaftsteile und -elemente nicht nur des Trassenumfeldes, sondern des gesamten Untersuchungsgebietes der UVS wurden bereits vorstehend unter Nr. 5.2 beschrieben, so dass insoweit auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen wird. Die Wertigkeit der Landschaftsräume knüpft die UVS an das Vorhandensein prägender Elemente wie geschlossener Waldkomplexe oder eine reichhaltige Ausstattung mit anderen gliedernden und belebenden Elementen. Unter Berücksichtigung dieser Gegebenheiten gliedert der LPB für den BA 1 (Deckblatt A, S. 84 ff.) den Raum weiter auf und bildet 12 landschaftsästhetische Raumeinheiten bzw. Landschaftsbildeinheiten. Im LBP für den BA 1b (Deckblatt B, S. 74 ff.) sind es 6 Landschaftsbildeinheiten.

Die Bündelung der B 64n mit der den Raum insoweit vorbelastenden Bahntrasse und die gleichzeitige Orientierung ihrer Gradiente am Höhenverlauf der Bahnlinie

minimieren die Beeinträchtigungen dieser Landschaftsbilder, die angesichts der westlich der Bahn verlaufenden B 64n-Trasse, der dortigen Hanglagen und der damit einhergehenden Sichtbeziehungen überwiegend auch auf die Landschaftsbilder westlich bzw. nördlich der Bahn beschränkt bleiben. Neue Raumkanten ergeben sich insoweit nur mit der B 83n östlich der Bahn bzw. zwischen ihr, der B 64n und der Ortslage Beverungen- Wehrden. Die Querung der Talaue der Nethe – der Haupteingriff in die Landschaft auf der Ost-/Südseite der Bahn – ist für den Neuanschluss der B 83n an die B 64n unvermeidbar, erfolgt jedoch landschaftsschonend an einer besonders schmalen Stelle unter Minimierung auch der Eingriffe in vorhandene Strukturelemente

Weitere Minimierungen der Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft ergeben sich u. a. durch die der besseren Einbindung in die Landschaft dienenden Gestaltungsmaßnahmen der LBP sowie durch die weitgehend unter Nutzung vorhandener Straßen und Wege erfolgenden Anschlüsse an die B 64n (insbesondere Bruchweg und Langenbergweg). Auch der aus erschließungstechnischen Gründen notwendige Wegebau wird durch die B 64n-Parallelführung zur Bahn minimiert. Denn weil die Grundstücke dort ohnehin an die Bahn grenzen, gehen nur wenige Grundstückserschließungen verloren, die neu geschaffen werden müssen.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen erreichen auch unter Berücksichtigung der bis zu 6 m über Gradiente bzw. 4 m über Gelände hohen Lärmschutzwand bei Godelheim – der Blick von Godelheim in die freie Landschaft ist schon heute durch Gehölze entlang der Bahnstrecke behindert – kein erhebliches Ausmaß. Die Beeinträchtigungen werden in den LBP erfasst und kompensiert. In diese LPB-Bilanzierungen werden unter Berücksichtigung der Höhenlagen der B 64n und der B 83n – die Fahrbahnhöhe der B 64n erreicht maximal ca. 6 m, die der B 83n maximal 6,40 m über Gelände – und der Reichweiten des Verkehrslärms Geländestreifen von 200 m beidseits der jeweiligen Trasse einbezogen.

5.3.7 **Kultur- und sonstige Sachgüter**

In der UVU werden die Nutzungen und Funktionen des Untersuchungsraums detailliert erfasst und beschrieben. Besondere Sachgüter, unter die insbesondere bauliche Anlagen fallen, sind demnach mit Ausnahme von 2 Gebäuden an der Gemeindestraße „Am Maibach“ (Nrn. 41 und 43; beide Grundstücke hat der Vor-

habenträger bereits erworben, die Gebäude abgerissen) und den städtischen Gebäuden am nördlich davon gelegenen Spiel- und Bolzplatz, die abgebrochen werden müssen, nicht betroffen.

Bau- und Kulturdenkmäler oder historisch gewachsene und daher besonders bedeutsame Kulturlandschaftsbereiche (u.a. Gut Maygadessen, Schloss Amelunxen, Schloss Bruchhausen mit Schlossmühle, historischer Ortskern Bruchhausen, ehemalige Kuranlage des Hauses Brunnen in Bruchhausen) sind im Untersuchungsraum vorhanden, bleiben von den Trassenführungen aber unberührt. Auch indirekte Beeinträchtigungen sind nicht erkennbar.

Bezüglich der Betroffenheit von Wohnbebauung und von Baudenkmälern durch Immissionen wird auf die Ausführungen zum Schutzgut Mensch Bezug genommen.

Im BA 1 liegen ausweislich des LBP die beiden Bodendenkmäler DKZ 4222,50 (mittelalterliche Wüstung Waritbeke) und DKZ 4222,59 (Siedlungsplatz der älteren vorrömischen Eiszeit) in den von Tiefbauarbeiten betroffenen Bereichen. Im Bereich des BA 1b sind es 5 Bodendenkmäler (DKZ 4222,030, mittelalterliche Wüstung Herbram, DKZ 4222,112, Wüstung Herbram und Siedlungsplatz der römischen Kaiserzeit, DKZ 4221,023, Luftbildspuren als Hinweis auf eine Wüstung, DKZ 4222,18, Luftbildspuren mit möglichen archäologischen Bodenstrukturen, und DKZ 4222,072, Turmhügel „Haneckenburg“).

Ausweislich der beiden LBP und ihrer Forderung entsprechend erhält die LWL-Archäologie für Westfalen vor Baubeginn in den entsprechenden Bereichen die Möglichkeit zur Durchführung archäologischer Untersuchungen (vgl. Kapitel A Nebenbestimmung 5.8).

5.3.8 **Wechselwirkungen**

Die Aufnahme des Begriffs der Wechselwirkungen in den Bereich der Schutzgüter des UVPG bringt zum Ausdruck, dass die Umwelt als ein System zu bezeichnen ist. Die oben beschriebenen Schutzgüter stehen nicht ohne jeden Zusammenhang nebeneinander, sondern in vielfältigen Beziehungen zueinander, weshalb auch die Vernetzung der verschiedenen Umweltkomponenten dargestellt und die Auswirkungen des Vorhabens hierauf beschrieben und bewertet werden sollen.

Die vielfältigen Beziehungen zwischen den Komponenten kommen in den Beschreibungen der vorstehenden Kapitel bereits zum Ausdruck, sollen daher an dieser Stelle nur noch einmal zusammengefasst werden.

So beinhaltet der Planungsraum trotz der Trassenführung im Offenland außerhalb der Waldgebiete diverse prägende und belebende Elemente, die für das Landschaftsbild bedeutsam sind, es aufwerten und die auch Funktionen als Lebensraum für Fauna und Flora sowie als Erholungsraum für den Menschen haben. Jede Beeinträchtigung des Landschaftsbildes beinhaltet gleichzeitig eine Verringerung der Erholungseignung des Raumes für den Menschen. Jede Vernichtung von Landschaftsbild prägenden und gliedernden Elementen mindert auch die Biotopausstattung der Landschaft mit unmittelbaren Folgen für Fauna und Flora. Gleiches gilt für die Zerschneidung der Landschaft durch technische Bauwerke, die angesichts der Parallelführung der B 64n zur Bahnlinie zwar nicht als erheblich gewertet wird, mit der jedoch Barrierewirkungen für die Fauna (insbesondere Amphibien und Fledermäuse) einhergehen. Werden klimatisch bedeutsame Bereiche beeinträchtigt, kann sich dies wiederum auf Mensch, Fauna und Flora auswirken.

Auch Lärm ist kein den Menschen allein in seiner Wohnumgebung oder den Erholungsmöglichkeiten betreffendes Problem. Vielmehr kann es im Umfeld der Trasse zu einer Beunruhigung dort lebender Tierarten kommen.

Luftverunreinigungen wirken ebenfalls nicht nur auf den Menschen, sondern auch unmittelbar auf Fauna und Flora und hier insbesondere auf stickstoffempfindliche Biotope. Schadstoffe können zudem mittelbar über den Eintrag in Boden, Oberflächengewässer und Grundwasser auf Mensch, Tiere und Pflanzen zurückfallen. Gerade der Boden ist sensibel als Lebensgrundlage für Menschen, Tiere und Pflanzen, in seinen Funktionen im Wasser- und Nährstoffkreislauf und in seinen Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften, mit denen er auch zur Erhaltung der weiteren Lebensgrundlage Wasser beiträgt. Durch Versiegelung geht der Boden mit diesen weit reichenden Funktionen vollständig auch zu Lasten von Mensch, Fauna und Flora verloren.

So wie Umweltauswirkungen des Vorhabens verschiedene Schutzgüter unmittelbar oder mittelbar beeinträchtigen können, können auch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen unterschiedlichen Schutzgütern zugutekommen. Beispiele hierfür sind Lärmschutzeinrichtungen, die die negativen Wirkungen des Lärms auf die Fauna und auch auf die Erholungseignung des Wohnumfeldes oder des Landschaftsraumes zugunsten des Menschen mindern können.

Im Weiteren ist zu berücksichtigen, dass Schutzmaßnahmen zugunsten des einen Schutzgutes negative Auswirkungen auf ein anderes Schutzgut haben können. Aktive Lärmschutzeinrichtungen beispielsweise dienen dem Schutz der Menschen in ihren unmittelbaren Wohnbereichen, können jedoch auch auf das Landschaftsbild beeinträchtigend wirken.

Soweit derartige Wechselwirkungen, die sich über Wirkungsverlagerungen, Wirkpfade (d. h. den Transfer einer Belastung von einem Schutzgut zum anderen), Synergismen (d. h. das sich verstärkend oder auch vermindernd auswirkende Zusammenwirken von zwei miteinander in Wechselwirkungen stehenden Stoffen oder Belastungen) oder auch kumulative Wirkungsgefüge zwischen einzelnen Schutzgütern ergeben können bzw. zu erwarten und im Rahmen einer UVP erfassbar sind, sind sie bereits in die Betrachtung der einzelnen Schutzgüter einbezogen worden.

Für darüberhinausgehende spezifische und den Grad des Geringfügigen übersteigende Wechselwirkungen, die auf die ermittelten und berücksichtigten Wirkungen nochmals verstärkend wirken, haben sich keine Anhaltspunkte ergeben.

5.4 Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG (a.F.)

Die in § 12 UVPG (a.F.) vorgeschriebene Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG (a.F.) genannten Schutzgüter dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren, hier somit der Vorbereitung des straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen nicht umweltbezogenen Zulassungsvoraussetzungen. Eine Abwägung mit Belangen nicht umweltbezogener Art wird an dieser Stelle nicht vorgenommen.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (vgl. auch Nr. 0.6.1.1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG (a.F.) – UVPVwV – vom 18.09.1995 – GMBl. 1995, S. 671).

Die vorstehend unter den Nrn. 5.2 bis 5.3.8 beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen umweltbezogenen Schutzgüter stehen nach den

Tatbestandsvoraussetzungen der einschlägigen Fachgesetzte einer Zulassung des Vorhabens nicht im Wege.

So werden die zum Schutz der menschlichen Gesundheit erlassenen Vorgaben des BImSchG bzw. seiner Ausführungsverordnungen (16. und 39. BImSchV) durchgehend eingehalten. Dort, wo es mangels oder trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen an der Straße noch zu Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV kommt, wird dem Vorhabenträger aufgegeben, das Bauschalldämmmaß der betroffenen Gebäude zu überprüfen und ggf. die Kosten für notwendige passive Schutzmaßnahmen zu übernehmen. Gleichfalls hat er eine Entschädigung zu leisten, soweit ein Außenwohnbereich bei einer Überschreitung der Tagesgrenzwerte beeinträchtigt wird. Mit diesem Gesamtkonzept wird den berechtigten Ansprüchen der Anwohner der B 64n und der B 83n in rechtskonformer Weise Genüge getan (vgl. auch Kapitel B Nr. 7.5 dieses Beschlusses mit allen Unterkapiteln). Dass unabhängig davon mit den Straßenneubaumaßnahmen die Immissionsbelastung im Trassenraum gesteigert wird, führt zu keiner anderen Bewertung, zumal sich in den Ortslagen von Godelheim und bezogen auf den dritten und letzten Neubauabschnitt, für den das Planfeststellungsverfahren noch aussteht, auch in Ottbergen erhebliche Entlastungen zu erwarten sind.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt in seiner Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen sind vor dem Hintergrund der einschlägigen Regelungen des BNatSchG und LNatSchG NRW (Eingriffsreglung, § 15 BNatSchG und zugehörige Regelungen des LNatSchG, allgemeiner und besonderer Artenschutz, §§ 39 und 44 BNatSchG, europäischer Gebietsschutz, § 34 BNatSchG) zu sehen und zu bewerten. Danach aber werden keine arten- und gebietsschutzrechtlichen Tatbestände erfüllt und die sich ergebenden Eingriffe einschließlich derer in die abiotischen Landschaftsfaktoren Boden, Wasser sowie Klima und Luft werden vollständig über die landschaftspflegerischen Maßnahmen kompensiert. Gleiches gilt für die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes auch in seiner Erholungsfunktion. Zu den näheren Einzelheiten dazu wird auf Kapitel B Nr. 6.4 des Beschlusses verwiesen.

Das Vorhaben trägt mit seinem Schutz- und Entwässerungskonzept (das Niederschlagswasser wird über die belebte Bodenzone versickert, womit unter Nutzung der besten verfügbaren Niederschlagswasserbehandlung gleichzeitig Auswirkungen der Versiegelungen auf die Grundwasserneubildungsrate deutlich minimiert

werden), auch den Belangen des Grund- und Oberflächenwasserschutzes Rechnung.

Baudenkmäler oder ähnliche Kulturgüter sind im Bereich der Baumaßnahme zwar in Form von Bodendenkmälern vorhanden, werden jedoch nicht beeinträchtigt bzw. können im Vorfeld archäologisch untersucht und ggf. dokumentiert werden. Zufallsfunde etwaiger, heute noch nicht bekannter Bodendenkmäler können bei Beachtung der Nebenbestimmung 5.8 ebenfalls einer fachgerechten Dokumentation zugeführt werden.

Soweit landwirtschaftlicher Grundbesitz in Anspruch genommen werden muss, berührt dies zumindest die Existenz der jeweiligen Betriebe nicht. Dies gilt jedenfalls unter Berücksichtigung des für Teilbereiche der Stadt Höxter aus den Gemarkungen Godelheim, Höxter und Ottbergen sowie Teilbereich der Stadt Beverungen aus den Gemarkungen Amelunxen, Blankenau und Wehrden vorgesehenen und schon eingeleiteten Flurbereinigungsverfahrens. Jedwede Inanspruchnahme von Grundeigentum wird daher sachgerecht ohne Existenzgefährdung entschädigt werden können.

Es ist somit im Ergebnis festzustellen, dass von dem Vorhaben zwar nachteilige Wirkungen auf die Schutzgüter des UVPG ausgehen. Diese Auswirkungen stellen aber – unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen, Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen – bei keinem Schutzgut eine mit den jeweiligen gesetzlichen Schutzanforderungen unvereinbare Beeinträchtigung dar.

6. Materiell-rechtliche Würdigung

6.1 Planrechtfertigung

Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst, sondern muss, gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsrechts, erforderlich sein und angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 19 FStrG) den verfassungsrechtlichen Vorgaben an den Schutz des Grundeigentums (Art. 14 Abs. 3 GG) genügen. Eine Planung ist in diesem Sinne gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele

ein Bedürfnis besteht und die Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv als erforderlich anzusehen ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 22.06.1985, 4 C 15.83, 08.07.1998, 11 A 53.97, oder auch vom 16.03.2006, 4 A 1073.04, und vom 17.12.2013, 4 A 1.13).

Dies ist vorliegend der Fall. Zum einen wurde die entsprechende verkehrliche Notwendigkeit der B 64n und auch die der B 83n über das FStrAbG verbindlich gesetzlich festgestellt. Zum anderen genügt das Vorhaben auch ansonsten den Anforderungen an die Planrechtfertigung und ist damit vernünftigerweise geboten.

6.1.1 Fernstraßenbedarfsplan

Die von Brakel-Hembsen über Godelheim nach Höxter führende B 64n und die B 83n zwischen Höxter-Godelheim und Beverungen-Wehrden sind unter der lfd. Nr. 1002 im Fernstraßenbedarfsplan der Anlage 1 des FStrAbG gelistet und dem vordringlichen Bedarf zugeordnet. Während dort für die B 64n das Bauziel N 3 (= 3-streifiger Neubau bzw. durch Streckenbereiche mit wechselseitiger Überholmöglichkeit ergänzter 2-streifiger Neubau) ausgewiesen ist, wird für die B 83n das Bauziel N 2 (= 2-streifiger Neubau) genannt. Mit diesen Bauzielen und dieser Dringlichkeit waren die B 64n und die B 83n auch Gegenstand des dem FStrAbG zu Grunde liegenden Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Zuvor waren sie bereits als neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag in den BVWP 2003 aufgenommen worden, den der BVWP 2030 abgelöst hat.

Der vordringliche Bedarf umfasst alle Maßnahmen, deren Realisierung dem Willen des Gesetzgebers entspricht und die somit als im öffentlichen Interesse und damit als erforderlich im Sinne der Planrechtfertigung anzusehen sind. Die mit dem FStrAbG erfolgte gesetzliche Feststellung der Planrechtfertigung ist gem. § 1 Abs. 2 S. 2 für die Planfeststellung zudem verbindlich. Einer weiteren Einzelfallprüfung bedarf es nicht (BVerwG, Urteil vom 21.05.2008, 9 A 68.07 und VG Münster, Urteil vom 05.09.2008, 10 K 928/08, mit Verweis auf das BVerwG).

Schon damit wird das gegen das Vorhaben vorgebrachte Argument, für eine Planfeststellung fehle es am Bedarf, ausgeschlossen, so dass die Planrechtfertigung ohne Erfolg in Frage gestellt wird. Da die gesetzliche Bedarfsfeststellung mit dem

Bauziel N 3 die Dreistreifigkeit der B 64n einschließt, gilt dies auch für das Einwenderargument, mit der 3-Streifigkeit sei die B 64n der überdimensioniert.

In den Einwendungen wird dazu ausgeführt, auch beim Verzicht auf die B 64n (Nullvariante) sei der flüssige Verkehrsfluss auf freier Strecke gewährleistet. Verkehrsprobleme würden allenfalls innerhalb der Ortschaften, vor allem in Godelheim, existieren. Südlich von Godelheim könne auch das Verkehrsaufkommen, das von 2005 auf 2010 abgenommen, 2010 nur bei 7.500 Kfz/24 h im DTV gelegen habe und langfristig noch weiter sinken werde, den Neubau nicht begründen. Wenn nicht vollständig verzichtet würde, müsse der Neubau auf eine Ortsumgehung Godelheim und den Bereich zwischen Godelheim um Höxter beschränkt werden. Allenfalls könne zur Entlastung der Ortsdurchfahrt auch noch eine eigenständige Ortsumgehung für Ottbergen ins Auge gefasst werden. Das Bundesumweltamt habe die komplette Streichung der B 64n aus dem Entwurf des BVWP 2030 gefordert. Schließlich sei auch für die B 83n, die wegen eines ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Entwurf des BVWP 2030 noch gar nicht enthalten gewesen wäre, sei keine Notwendigkeit erkennbar. Dies gelte bei beide Bundesfernstraßen erst Recht im Hinblick darauf, dass die Verkehrsuntersuchung fehlerhaft sei und das Verkehrsaufkommen zu hoch ansetze.

Diese Argumente stellen die gesetzliche Bedarfsfeststellung und damit die nach gesetzgeberischer Wertung feststehende Planrechtfertigung indes nicht in Frage.

Dem Gesetzgeber steht bei dem Bedarfsplan ein weiter Gestaltungs- und Prognosespielraum zu (VG Aachen, Urteil vom 13.12.2006, 6 K 20/05, mit Verweis auf BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1073.04). Die gesetzgeberische Entscheidung ist insoweit nur an den Vorgaben des Verfassungsrechts zu messen (BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, 4 C 4.94; BVerwG, Urteil vom 22.01.2004, 4 A 32.02). Verfassungswidrig kann das Bedarfsgesetz aber nur dann sein, wenn der Gesetzgeber sein gesetzgeberisches Ermessen überschritten hätte. Das wäre nach ständiger Rechtsprechung nur dann der Fall, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung an jeglicher Notwendigkeit fehlen würde oder wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (vgl. u. a. BVerwG Urteile vom 22.01.2004, 9 A 32.02, vom

30.01.2008, 9 A 27/06 und vom 06.11.2013, 9 A 14/12).

Für eine solche evidente Unsachlichkeit der Bedarfsfeststellung gibt es vorliegend keine Anhaltspunkte, zumal es für einen Verfassungsverstoß nicht ausreichen würde, wenn die Annahmen und Feststellungen, die der Gesetzgeber seiner Bedarfsfeststellung zugrunde gelegt hat, überholt wären. Veraltete Daten und Annahmen zum Verkehrsgeschehen sind jedenfalls noch nicht geeignet, automatisch auch die Bedarfsfeststellung in Frage zu stellen. Der Bedarfsplan wird nicht nur deswegen gegenstandslos, weil sich die Annahmen, die ihm zugrunde liegen, in der Folgezeit nicht bestätigen. Denn Zweifel daran, ob die gesetzliche Regelung weiterhin Geltung beansprucht bzw. ob sich die Verhältnisse in der Zwischenzeit so grundlegend gewandelt hätten, dass sich die ursprüngliche Bedarfsentscheidung nicht mehr rechtfertigen ließe, wären nach der vorgenannten Rechtsprechung des BVerwG (vgl. Urteil vom 22.01.2004, 4 A 32.02, juris, Rn. 32) erst dann angebracht, wenn die nachträglichen Veränderungen der Planungsgrundlage so gravierend wären, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte. Dafür ist unter Berücksichtigung der überörtlichen Bedeutung der B 64n und ihrer Verkehrsfunktion einerseits und der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen (Dorsch Gruppe DC Verkehr, Wiesbaden, September 2010, sowie – weil aktueller und für diesen Beschluss letztlich maßgebend – SSP Consult, Köln, Oktober 2019) andererseits nichts ersichtlich. Auf die Ausführungen zur verkehrlichen Bedeutung (nachstehend Nr. 6.1.2) wird dazu Bezug genommen. Das gesetzgeberische Ermessen wäre selbst dann nicht überschritten worden, wenn das in der Untersuchung vom Oktober 2019 für die B 64n (9.500 Kfz zwischen Hembsen und Ottbergen, 9.600 Kfz zwischen Ottbergen und der B 83n, zwischen 12.400 und 13.200 Kfz nördlich des B 83n Anschlusses und 6.400 Kfz auf der B 83n, jeweils im DTV) deutlich zu hoch angesetzt worden wäre. Auch deutlich geringere Verkehrszahlen könnten jedenfalls die Planrechtfertigung begründen bzw. stünden ihr nicht entgegen.

Gem. § 4 S. 2 FStrAbG ist es allein dem Gesetzgeber vorbehalten, die Bedarfsfeststellung ggf. an veränderte Verhältnisse anzupassen. Dazu hat das Bundesverkehrsministerium zwar gem. § 4 S. 2 FStrAbG grundsätzlich nach Ablauf von fünf Jahren zu prüfen, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Eine solche gesetzliche Überprüfung steht angesichts des im Dezember 2016 normierten Bedarfsplans seit Dezember 2021 an. Sie ist auch eingeleitet, aber noch nicht abgeschlossen worden. Allerdings liegt der Fokus dieser Überprüfung

zunächst nicht auf der Bewertung einzelner Projekte, sondern auf der Überprüfung der Bedarfspläne als Ganzes (was die Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene und Bundeswasserstraßen einschließt). Die dazu erforderliche langfristige Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2040, die eine auf einer feinstrukturierten Datengrundlage basierenden Basisprognose bedarf, wird dazu lt. Bundesverkehrsministerium derzeit erstellt. Erst wenn sie vorliegt, werden unter Berücksichtigung aller übrigen Rahmenbedingungen, zu denen insbesondere auch die Belange des Klimaschutzes gehören, abschließende Überprüfungen bzw. Neuaufstellungen der Bedarfspläne erfolgen und ggf. auch Einzelprojekte neu bewertet werden können.
Bis dahin bzw. bis zur gesetzlichen Verabschiedung eines neuen Fernstraßenausbaubedarfsplans behält der Bedarfsplan des 6. Gesetzes zur Änderung des FStrAbG vom 23.12.2016 jedoch seine Gültigkeit (vgl. auch Deutscher Bundestag, wissenschaftliche Dienste, Kurzinformation zum BVWP: Pflicht zur Überprüfung des Bedarfsplans).

Indes wird weder mit dem Bundesverkehrswegeplan noch mit dem gesetzlichen Bedarfsplan eine Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens vorweggenommen. Andere Belange können bei der Abwägung die vorbezeichnete gesetzgeberische Verbindlichkeit nach § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG überwinden (OVG Münster, Beschluss vom 25.11.2009, 11 A 474/07 mit Verweis auf BVerwG, Urteile vom 18.06.1997, 4 C 3.95; und vom 26.10.2005, 9 A 33.04). Es sind jedoch keine anderen Belange in einer so gewichtigen Weise berührt, dass sie der beschriebenen Verbindlichkeit der gesetzgeberischen Entscheidung entgegenstehen könnten. Dies gilt auch für Belange des Umwelt- und Naturschutzes einschließlich derer des Arten- und Gebietsschutzes. Auf die weiteren Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses wird dazu verwiesen.

6.1.2 Verkehrliche Bedeutung der B 64 und der B 83, Verkehrsaufkommen und Planungsziele

Der 3-streifige Neubau der B 64 zwischen Brakel-Hembsen und Höxter sowie der 2-streifige Neubau der B 83 zwischen Höxter-Godelheim bzw. der B 64n und Beverungen-Wehrden ist auch allein gemessen an den Zielen des FStrG und damit unabhängig von der entsprechenden gesetzlichen Feststellung erforderlich im Sinne der Planrechtfertigung.

Die 64 verbindet großräumig in West-Ost-Richtung das zu NRW gehörende Oberzentrum Münster mit dem zu Niedersachsen gehörenden Vorland des Westharzes bzw. dem Großraum Hildesheim. Beginnend an der B 51 bei Telgte östlich von Münster verläuft sie über Warendorf, Herzebrock-Clarholz, Rheda-Wiedenbrück und die gleichnamige zur A 2 führende Anschlussstelle, Rietberg und Delbrück nach Paderborn. Dort knüpft sie über die Anschlussstelle 25 „Schloss Neuhaus“ an die A 33 an. Von der A 33-Schlussstelle 27 „Paderborn-Zentrum“ aus verläuft sie dann über Bad Driburg, Brakel, Höxter, die Grenze NRW/Niedersachen, Holzminden, Eschershausen und Bad Gandersheim bis zur A 7. Sie endet an der B 243 unweit der A 7 Anschlussstelle 67 „Seesen/Harz“. Die Verbindung zur Stadt Hildesheim stellen ab Eschershausen die B 240 und die B 1 her, die bei Hildesheim ebenfalls an die A 7 angebunden ist (Anschlussstelle 62 „Hildesheim“).
Der hier relevante Abschnitt ist besonders für die Verbindung der Oberzentren Paderborn und Hildesheim von zentraler Bedeutung.

Zwischen Telgte und der A 33-Anschlussstelle 25 „Schloss Neuhaus“ sowie zwischen der A 33-Anschlussstelle „Paderborn-Zentrum“ und Eschershausen ist die B 64 als Bundesstraße mit der Verbindungsfunktionsstufe 1 ausgewiesen (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 07/2018 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 23.04.2018 i.V.m. der Verbindungsfunktionsstufenkarte des Bedarfsplans 2016). Die B 51 im Westen zwischen der A 1 und Telgte sowie die B 240, die B 3 und die B 1 im Osten zwischen Eschershausen und der A 7 bei Hildesheim sind Teil dieser Straßenverbindung der Funktionsstufe 1 und komplettieren sie.
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 (bzw. 15,0 im BA 1b) mit durchgehender 3-Streifigkeit und der Betriebsweise 2 + 1 vorgesehen ist.
Dieser Funktion entspricht das gem. Bedarfsplan vorgegebene Bauziel N 3.

Dem beschriebenen Verlauf der B 64 kommt damit innerhalb des Bundesfernstraßennetzes eine herausgehobene Verbindungsfunktion zu. Zwischen Paderborn

und Brakel-Hembsen ist die B 64 bereits überwiegend 3-streifig ausgebaut und erfüllt den mit dieser Verbindungsfunktion einhergehenden Zweck. Für weitergehende Ausbaumaßnahmen auf der Richtung Eschershausen weiterführenden Strecke gibt es konkrete Ausbauplanungen. Zwischen Brakel-Hembsen und Höxter genügt der auf der B 64 möglich Verkehrsfluss diesem Zweck jedoch nicht. Durch

- die nur 2-streifige und Überholvorgänge erschwerende Ausgestaltung der B 64,
- die auch mit umfangreichen Erschließungsfunktionen verbundenen Ortsdurchfahrten Ottbergen und Godelheim,
- drei vorhandene plangleiche Bahnübergänge mit ihren Schrankenanlagen und
- zwei weitere Bahnquerungen, die zwar planfrei sind, jedoch mit kurvigen s-förmigen Streckenführungen einhergehen,

wird er vielmehr deutlich eingeschränkt. Ihn behindern und verlangsamen

- die plangleichen Bahnübergänge mit ihren Schrankenanlagen,
- die s-förmigen Streckenführungen an den planfreien Bahnquerungen,
- teilweise unzureichende Sichtweiten,
- sich teilweise einstellende Rückstaus an den Schrankenanlagen und mangels entsprechender Überholmöglichkeiten hinter Lkw und landwirtschaftlichen Fahrzeugen,
- die Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Vielzahl von Abbiegevorgängen in den Ortsdurchfahrten von der auch aus Platzgründen keine Abbiegespuren aufweisenden B 64 auf Nebenstraßen und Anliegergrundstücke.

Gleichzeitig werden die Ortsdurchfahrten – dies gilt auch wegen des dortigen innerörtlichen Anschlusses der B 83 und der Überlagerung der B 64, der B 83 und des Verkehrsaufkommens in Richtung Höxter insbesondere für Godelheim – entsprechend hohen Beeinträchtigungen durch Lärm und Luftschadstoffe ausgesetzt. Auch beeinträchtigen die z. B. an den s-förmigen Bahnquerungen eingeschränkten Sichtweiten sowie die verkehrliche Situation innerhalb der Ortsdurchfahren die Verkehrssicherheit, zumal dort auch Radwege fehlen. So haben sich auf dem entsprechenden Streckenabschnitt der B 64 von 2005 bis 2010 insg. 102 Unfälle (Personen- und Sachschäden) mit 7 Schwerverletzten und 43 Leichtverletzen ereignet. Von 2011 bis 2015 waren es insg. 198 Unfälle mit 7 Schwerverletzten und 26 Leichtverletzen. In den Jahren von 2016 bis zum 17.07.2024 hat es nach Auskunft der Kreispolizeibehörde Höxter 565 Unfälle gegeben, bei denen eine Person getötet, 33 Personen schwer verletzt und 63 Personen leicht verletzt wurden. Die Unfallhäufigkeit hat somit ständig zugenommen. Während es von 2005 bis 2010 im Durchschnitt 1,4 Unfälle pro Monat waren, waren es von 2011 bis 2015 im Schnitt

3,3 Unfälle pro Monat. Seit Anfang 2016 sind es durchschnittlich 5,5 Unfälle pro Monat.

Die Funktion der großräumigen überregionalen Verbindungs- bzw. Fernstraße als solche ist dabei zunächst losgelöst vom Verkehrsaufkommen zu betrachten. Sie gilt für den gesamten entsprechend ausgewiesenen Straßenzug und ist auch auf Teilstrecken nicht von einem Mindestverkehrsaufkommen abhängig. Allein darauf, ob die B 64 im vorhandenen Ausbauzustand das Verkehrsaufkommen im Wesentlichen noch störungsfrei bewältigen kann, kommt es daher nicht an. Ausschlaggebend ist vielmehr die Qualität des Verkehrsablaufes und des Verkehrsflusses. Sie bedingt, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zwischen Brakel-Hembsen und Höxter nicht abfällt, sondern in der gleichen Art gewährleistet wird, wie sie zwischen Paderborn und Hembsen vorhanden, weiterführend hinter Höxter in Richtung Eschershausen vorgesehen und zum Teil in Planung oder auch – wie z. B. zwischen Höxter und Holzminden oder im weiteren Verlauf von Holzminden bis zur L 583 – schon umgesetzt ist bzw. umgesetzt wird. Dazu gehört auch die Gewährleistung der entsprechenden Verkehrssicherheit u. a. durch die Beseitigung der Ortsdurchfahren sowie der s-förmigen und die Sichtweiten einschränkenden Trassenführungen im Bereich der planfreien Bahnquerungen bei Hembsen und Ottbergen.

Die B 83 überlagert die B 64 zwischen Godelheim und Höxter. Sie ist als durch den Weserraum führende Verbindung von Bedeutung, die die aneinandergrenzenden Räume Minden (NRW) und Bückeburg (Niedersachsen) sowie die dort verlaufende A 2 im Norden mit dem hessischen Oberzentrum Kassel im Süden verbindet. Von Bebra kommend verläuft sie über Kassel, Grebenstein, Hofgeismar, Trendelburg, die Grenze Hessen/NRW, Beverungen-Herstelle und Beverungen bis Godelheim. Sie mündet dort innerhalb der Ortschaft in die Ortsdurchfahrt der B 64 ein. Von dort bis Höxter, durch Höxter hindurch und bis Höxter-Stahle folgt sie dem Verlauf der B 64. Bei Höxter-Stahle endet die gemeinsame Trassenführung. Während die B 64 dort die Weser und die Landesgrenze NRW/Niedersachsen quert, bleibt die B 83 zunächst auf der Westseite der Weser. Sie quert nördlich von Stahle die Landesgrenze NRW/Niedersachsen und folgt deren Verlauf über Polle, Bodenwerder und Emmerthal nach Hameln, quert dort die Weser und führt östlich von ihr über Fischbeck, Hessisch Oldendorf und Luhden bis Bückeburg. Sie endet dort mit ihrer Einmündung auf der nach Minden führenden B 65.
Ein verkehrsgerechter Anschluss der B 83n an die aus Godelheim hinaus verlegte

B 64n und die angestrebte Entlastung des Ortskerns von Godelheim bedingen eine Neuanabindung und damit eine Verlagerung auch der B 83, für die der zweistreifige Regelquerschnitt RQ 11,0 vorgesehen ist.

Die verkehrlichen Funktionen der B 64 und der angeschlossenen B 83 als Verbindung zwischen verschiedenen Oberzentren, Großräumen und Zentren gehen einher mit einer entsprechenden wirtschaftlichen Bedeutung, die im BVWP 2030 mit dem ermittelten Kosten-Nutzen-Verhältnis von 3,3 beschrieben wird. In der Anmeldung zum BVWP war die Notwendigkeit des Projektes wie folgt beschrieben worden:

> *„Der Raum Höxter-Holzminden liegt in einem großräumigen Ring der A2/A7/A33/A44. Aufgrund der großen Entfernungen des Raumes Höxter/Holzminden zu diesen BAB'en (60-70km) hat sich ein großes Erreichbarkeitsdefizit eingestellt. Die Reisezeiten liegen bei gut 60 Minuten. Der Raum innerhalb des o.g. BABRinges wird von nicht ausreichend leistungsfähigen B-Straßen durchzogen, die zum einen eine O-W-Verbindung (B64) und zum anderen eine N-S-Verbindung (B83) bilden. Der fehlende Ausbau gerade auch der B64 führt zu erhebl. Belastungen der OD'en. Die Querung beschrankter Bahnübergänge, lediglich einstreifig befahrbare Bahnunterführungen, ein unzureichender Straßenquerschnitt u. der Verlauf durch mehrere Ortsdurchfahrten stören einen leistungsfähigen u. sicheren Verkehrsablauf. Die Anbindung des Kreises Höxter an das übergeordnete Straßennetz sowie das OZ Paderborn ist ohne den leistungsfähigen Lückenschluss der B64 weiterhin als mangelhaft zu bewerten. Eine Verkürzung der Reisezeiten ist dringend geboten, um die Existenz und die Wettbewerbsfähigkeit ansässiger Firmen dauerhaft zu sichern bzw. die Attraktivität des Kreises Höxter als Wirtschaftsstandort nachhaltig zu entwickeln u. zu sichern. Ebenso gilt es, die Ländergrenzen überschreitende Vernetzung weiter zu forcieren, die auf vielen Ebenen bereits läuft. Nun muss die Infrastruktur diesen Umständen angepasst werden."*

Die so beschriebene Bedeutung, das vergleichsweise hohe Kosten-Nutzen-Verhältnis und eine festgestellte raumordnerische Bedeutung haben zur Einstufung des Projektes in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 geführt. Die hochwertige Ausstattung des betroffenen Naturraums ist dabei entgegen anderslautender Kritik berücksichtigt worden (vgl. Projektinformationssystem „PRINS" zu finden im Internet unter: https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64-B83-G90-NW/B64-B83-

G90-NW.html). Mit dem FStrAbG hat sich der Gesetzgeber diesen für die Planfeststellung verbindlichen Einschätzungen angeschlossen.

Entgegen der von Einwendern und seitens des Naturschutzes vorgetragenen Kritik lassen sich die Einschränkungen der Verkehrsqualität nicht mit Blick auf das Verkehrsaufkommen in Frage stellen. Dies gilt insbesondere im Hinblick darauf, dass sich das in amtlichen Verkehrszählungen und im Verkehrsgutachten ermittelte Verkehrsaufkommen der letzten 15 Jahre zukünftig – je nach Streckenabschnitt – zumindest nicht nennenswert abnehmen, sondern teilweise noch erhöhen wird. Auch insoweit kann die Kritik an der Planung bzw. an den Verkehrsgutachten, insbesondere dem maßgeblichen der beiden Deckblätter „C“ vom Oktober 2019 mit der Verkehrsprognose für 2030, nicht durchschlagen.

Im Rahmen der 2010 erstellten ersten Verkehrsuntersuchung haben die Gutachter zunächst ein Verkehrsmodell entwickelt und den Raum dazu in ein aus 58 Verkehrszellen bestehendes Verkehrsmodell (47 Zellen für die Städte und Gemeinden im näheren Umfeld und 11 für das weitere Umland) aufgeteilt. Über den Analysefall 2007 wurde der damalige Ist-Zustand ermittelt und abgebildet. Dazu wurden

- eigene Verkehrserhebungen (Zählungen der Verkehrsmengen, Knotenpunktzählungen eingeschlossen, und Befragungen von Verkehrsteilnehmern nach Quelle und Ziel) durchgeführt und
- die sogenannte „Hessenmatrix“ (vom hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen zur Verfügung gestelltes Modul für Verkehrsmodelle) sowie die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 des Bundesverkehrsministeriums sowie vorhandener Verkehrsdaten (SVZ 2005)

ausgewertet. Die eigenen Zähl- und Befragungsergebnisse wurden für den Analysefall in entsprechenden Modellrechnungen hochgerechnet, die Verkehrsnachfragewerte über die Verkehrszellen in Quell- Zielbeziehungen gesetzt und mit Hilfe einer Umlagerechnung den Straßen des Netzes zugeordnet.

Im zweiten Schritt wurde darauf aufbauend über weitere Modellrechnungen der 2025 zu erwartende Verkehr ermittelt und auf das vorhandene Straßennetz des Analysefalls umgerechnet. Bezüglich der allgemeinen Entwicklung des Fern- und Durchgangsverkehrs wurde auf die Verkehrsprognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 zurückgegriffen. Im Übrigen wurden die zu erwartende regionale Entwicklung der Bevölkerung (Bevölkerungsanzahl, Mobilitätsverhalten,

Demographie etc.), die zu erwartende Entwicklung der Arbeitsplätze (z. B. geplante Neuausweisung von Gewerbegebieten) und die zu erwartende Mobilitätsentwicklung betrachtet und in die Prognose einbezogen.

Im dritten und letzten Schritt wurde ermittelt, wie sich der Verkehr 2025 im Planungsfall, d. h. nach Fertigstellung der B 64n und der B 83n, darstellt. Neben der B 64n und der B 83n geht der Analysefall davon aus, dass auch die übrigen im BVWP 2015 bzw. im Landesstraßenbedarfsplan enthaltenen Straßenverkehrsprojekte des Raums – konkret die B 83n Ortsumgehung Beverungen-Lauenförde, die B 83n Ortsumgehung Beverungen/Herstelle-Bad Karlshafen und die L 755n Ortsumgehung Höxter verwirklicht werden, die Ausfluss auf das Verkehrsgeschehen haben können.
Eine Gegenkontrolle (Eichung des Verkehrsmodells) ist durch den Abgleich der rechnerisch ermittelten Ergebnisse mit den gezählten bzw. hochgerechneten DTV-Werten nach dem HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen der FGSV) an den Befragungszählstellen und den benachbarten Bereichen erfolgt.

Auf im Ergebnis vergleichbarer Methodik – Erstellung des Analysefalls, in diesem Fall für 2018, Verkehrsprognose für das Bestandsnetz, in diesem Fall für 2030, und darauf aufbauend Verkehrsprognose für das ausgebaute Netz in 2030 – basiert die Verkehrsuntersuchung von 2019. Sie beruht allerdings auf dem Verkehrsmodell für die Knotenpunkte im BAB-Netz von NRW, das auf dem Modell für die Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) NRW basiert. Statt der SVZ 2005 konnten die um 10 Jahre aktuelleren Ergebnisse der SVZ 2015 für die Verkehrsuntersuchung genutzt werden. Eigene Verkehrszählungen und – anstelle von Knotenpunktbefragungen – Routenverfolgungen sind 2018 automatisch mit Hilfe von Kameras durchgeführt worden. Die Kameras für die an 21 Knotenpunkten erfolgten Verkehrszählungen waren vor- und nachmittags jeweils über vier Stunden im Einsatz. Für die Routenverfolgungen wurden speziellen Kameras genutzt, die an drei Stellen (am bisherigen B 64-Ausbauende bei Brakel-Hembsen, an der B 83 bei Beverungen-Herstelle und an der B 64 in Höxter) über jeweils bis zu drei Tagen in Betrieb waren. Die jeweiligen Ergebnisse wurden unter Rückgriff auf die Erkenntnisse der SVZ 2015 und auf die allgemeine Verkehrsentwicklung auf den DTV 2018 hochgerechnet, ein ursprünglich bereits 2015 für NRW erstelltes Verkehrsmodell wurde projektbezogen auf 2018 fortgeschrieben. Die darauf zurückgreifenden Berechnungen der Prognose für das Bestandsnetz im Jahr 2030 nutzt

die neuere deutschlandweite Verkehrsverflechtungsprognose für das Prognosejahr und die dort hinterlegten Strukturdaten (Entwicklung des Kfz-Bestandes etc.). Daten zur Bevölkerungsentwicklung wurden der regionalisierten Bevölkerungsprognose des Landesbetriebs Information und Technik NRW entnommen. Mit Hilfe der ermittelten tatsächlichen Verkehrsbelastungen wurden die entsprechenden Umlegungsrechnungen kalibriert.
Während sich aufgrund der Entwicklungen bis 2030 im erweiterten Untersuchungsraum nach den gutachterlichen Feststellungen für den Gesamtverkehr eine Abnahme des Fahrtenaufkommens um knapp 7 % und für den Schwerverkehr eine Zunahme von etwa 3 % ergibt, werden die Fahrleistungen (= die pro Kfz und Tag gefahrenen km) einhergehend mit steigenden mittleren Reiseweiten deutlich – im Gesamtverkehr um knapp 20 %, beim Schwerlastverkehr um rd. 23 % – wachsen. Für das sich im DTV bemessende Verkehrsaufkommen resultiert daraus trotz der Abnahme des Fahrtenaufkommens eine deutliche Zunahme. Im Kreis Höxter ist danach mit steigernder Wirkung für das Verkehrsaufkommen ein geringerer Rückgang des Fahrtenaufkommens (14 % beim Gesamtverkehr und 3 % beim Schwerverkehr) zu erwarten.

In der diese Daten berücksichtigenden Prognose für den Planfall 2030 mit der B 64n und der B 83n ist die B 83n Ortsumgehung Beverungen-Lauenförde nicht mehr berücksichtigt worden. Sie ist nicht mehr Gegenstand des vordringlichen Bedarfs des BVWP 2030. Die B 83n Ortsumgehung Beverungen/Herstelle-Bad Karlshafen steht bereits unter Verkehr.

Folgende Verkehrsbelastungen – jeweils Gesamtverkehr im DTV / der Schwerlastverkehrsanteil (≥ 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht) daran – haben die genannten Untersuchungen von 2010 (Analysefall 2007, Prognose-Nullfall 2025 und Planfall 2030) und 2019 (Analysefall 2018, Prognose-Nullfall 2030 und Planfall 2030) u. a. ergeben:

Straßenabschnitt	Analyse 2007 / Analyse 2018	Prognose 2025 / Prognose 2030	Planfall 2025 / Planfall 2030
B 64/B 64n zwischen Hembsen und Ottbergen	7.500 / 1.100 8.300 / 880	7.925 / 1.190 7.300 / 850	8.250 / 1.240 9.500 / 1.110
B 64 in Ottbergen	8.100 / 1.140 8.700 / 870	8.475 / 1.200 7.600 / 860	1.800 / 130 500 / 60
B 64n in Höhe von Ottbergen			7.375 / 1.170 9.600 / 1.070

B 64 östl. des Ortsausgangs Ottbergen bzw. B 64n in gleicher Höhe (südl. B 83n)	8.425 / 1.140 9.100 / 870	8.900 / 1.230 7.900 / 870	7.375 / 1.170 9.600 / 1.070
B 64 südl. des Ortsausgangs Godelheim bzw. B 64n in gleicher Höhe (nördl. B 83n)	7.525 / 1.030 8.800 / 910	7.850 / 1.110 7.600 / 900	15.025 / 1.760 12.400 / 1.560
B 64 in der Ortsdurchfahrt Godelheim südl. der B 83	7.800 / 1.040 8.900 / 930	8.125 / 1.120 7.600 / 920	450 / 10 1.400 / 90
B 64 in der Ortsdurchfahrt Godelheim nördl. der B 83	12.875 / 1.500 14.200 / 1.380	13.475 / 1.560 12.000 / 1.370	400 / 10 1.200 / 20
B 64n in Höhe von Godelheim (südl. AS Bruchweg)			15.025 /1.760 12.400 / 1.560
B 64n zwischen AS Bruchweg und Höxter			15.200 / 1.730 13.200 / 1.590
B 83 bzw. B 83n Wehrden-Godelheim	6.700 / 620 5.700 / 610	7.250 / 630 4.800 / 610	9.900 / 950 6.400 / 720

Für die angrenzenden untergeordneten Straßen zeigen die Verkehrsuntersuchungen u. a. folgende Verkehrsbelastungen auf:

Straßenabschnitt	Analyse 2007 / Analyse 2018	Prognose 2025 / Prognose 2030	Planfall 2025 / Planfall 2030
L 890 nördl. der B 64/ B 64n	1.175 / 100 200 / 10	1.200 / 100 100 / 10	1.200 / 100 200 / 20
L 890 südl. der B 64/ B 64n	1.650 / 90 2.100 / 110	1.800 / 110 1.800 / 120	1.500 / 70 1.600 / 100
L 837 zwischen B 64 und Amelunxen	2.975 / 170 3.600 / 150	3.450 / 180 3.100 / 150	3.000 / 120 1.800 / 90
L 837 in Amelunxen westl. der Einmündung der K 56	1.175 / 120 1.900 / 60	1.375 / 130 1.600 / 50	1.875 / 140 1.400 / 40
K 56 in Amelunxen	1.700 / 150 1.900 / 100	2.000 / 160 1.700 / 100	1.000 / 80 500 / 60
B 83 alter Verlauf	6.700 / 620 5.700 / 610	7.250 / 630 4.800 / 610	100 / - - / -

Neben dem DTV, dem DTVW und den täglichen Spitzenbelastungszeiten und -verkehren wurden so u. a. auch alle die Daten ermittelt, die für die Lärmberechnungen notwendig sind (jeweils getrennte Zahlen und Schwerlastverkehrsanteile und für den Tag und für die Nacht). Der Schwerlastverkehrsanteil liegt im Schnitt bei rd. 10 bis 12 %.

Die ermittelten Verkehrszahlen zeigen auf, dass sich die Verkehrsströme teilweise etwas verlagern. Insgesamt betrachtet und langfristig nimmt die am Verkehrsaufkommen gemessene Bedeutung insbesondere der B 64n aber nicht ab, sondern eher noch zu. So lag sie im Analysefall 2007 bei zwischen Hembsen und Ottbergen bei 7.500 Kfz Im DTV. Für 2025 waren 7.925 Kfz prognostiziert. In der Analyse 2018 der neueren Verkehrsuntersuchung waren es bereits 8.300 Kfz. Auch wenn für 2030 im Bestandsnetz an gleicher Stelle nur 7.300 Kfz erwartet wurden, beläuft sich diese Zahl im ausgebauten Netz auf der B 64n auf 9.500. Ähnlich verhält es sich östlich der heutigen Ortsdurchfahrt von Ottbergen. Bezogen auf die Ausgangsanalysen hat sich der Verkehr auf der B 64 von 8.425 Kfz im DTV auf 9.100 Kfz erhöht. In der aktuellen Prognose für 2030 und die B 64n sind es 9.600 Kfz. Südlich von Godelheim betrug das Verkehrsaufkommen im für 2018 erstellen Analysefall 8.800 Kfz, auf der B 64n sind es in gleicher Höhe 12.400. Unterschiedlich fallen die Änderungen bezogen auf Godelheim aus. Waren es im Analysefall 2018 südlich des Anschlusses der B 83 wiederum im DTV 8.900 und wegen des vorrangig nach Höxter abfließenden Verkehrs der B 83 nördlich ihres Anschlusses 14.200 Kfz, sinkt dieses Verkehrsaufkommen auf der B 64n leicht. Auf der Höhe von Godelheim und damit nördlich des Anschlusses der B 83n beläuft es sich in der Prognose für 2030 auf 12.400 Kfz und nördlich der neuen Anschlussstelle Bruchweg auf 13.200 Kfz.
Bezogen auf die B 83 ergab der Analysefall 2018 ein Verkehrsaufkommen von 5.700 Kfz, das auf der B 83n lt. Prognose auf 6.400 Kfz in 2030 ansteigt.

Dass die B 64 schon das heutige Verkehrsaufkommen/das des Analysefalls 2018 der Verkehrsuntersuchung von 2019 nicht in der gebotenen, d. h. ihrem Verkehrszweck entsprechenden Weise bewältigen kann, ist offensichtlich. In ganz besonderem Maße gilt dies unter Berücksichtigung der nach der Prognose bis 2030 noch zu erwartenden Verkehrssteigerungen und für den Streckenabschnitt von Godelheim bis Höxter.

Die Planungsziele beinhalten dementsprechend,

- die B 64 wie im FStrAbG und dem BVWP vorgesehen zwischen Brakel-Hembsen und Höxter durch einen 3-streifig ausgeführten und damit ihrem Zweck als großräumiger überregionaler Verbindungs- und Fernstraße genügenden Neubau zu ersetzen,

- in diesem Zusammenhang gleichzeitig auch die B 83 zu verlegen, d. h. sie nicht mehr durch Godelheim laufen zu lassen, sie außerhalb der geschlossenen Ortschaft von Godelheim neu an die B 64 bzw. die B 64n anzubinden und damit für weitere Verbesserungen beim Verkehrsfluss und bei Reisezeiten zu sorgen,
- mit den Straßenneubaumaßnahmen u. a. durch den Wegfall der s-förmigen Streckenführung der B 64 an Bahnquerungen, den Wegfall etwaigen Überholdrucks hinter LKW und den Wegfall der Ortsdurchfahrten die Verkehrssicherheit zu erhöhen,
- die Ortsdurchfahren von den Verkehrsbelastungen der B 64 und der B 83 sowie den mit ihnen einhergehenden Immissionen zu entlasten und außerdem
- einhergehend mit einer verbesserten Anbindung des Raums Höxter verbesserte Bedingungen für die Wirtschaftsstruktur der Region zu schaffen.

Mit dem planfestgestellten Vorhaben werden diese Ziele erreicht. Die Verkehrshemmnisse und ihnen neuralgische Punkte im Hinblick auf die Verkehrssicherheit entfallen. Die Entlastungen in den Ortsdurchfahrten sind zudem erheblich. In Godelheim sinkt das Verkehrsaufkommen südlich der heutigen B 83 bezogen auf das Prognosejahr 2030 von 7.600 Kfz auf nur noch 1.400 Kfz im DTV. Nördlich der heutigen B 83 ist der Effekt nochmals deutlich größer. Der Verkehr nimmt von 12.000 Kfz/24 h auf nur noch 1.200 Kfz/24 h ab. In Ottbergen verbleiben von 7.600 Kfz/24 h nur noch 500. Damit einhergehend nehmen auch die Immissionsbelastungen ab.

Die Einwendungen, in denen die Notwendigkeit der Straßenneubaumaßnahmen, die Notwendigkeit der 3-Streifigkeit der B 64n oder auch der durchgängigen 3-Streifigkeit auf der gesamten Strecke von Hembsen über Godelheim bis Bau-km 12+700 (= 180 m vor dem Neu- bzw. Ausbauende bei Höxter) und eine fehlerhafte Verkehrsuntersuchung und -prognose vorgetragen werden, weist die Planfeststellungsbehörde zurück.

Die schon begründete Notwendigkeit der Straßenneumaßnahmen umfasst auch die durchgehende 3-Streifigkeit der B 64. Ein abschnittweiser Verzicht darauf stünde ihrem Verkehrszweck entgegen. Denn ähnlich wie letztlich auch der verkehrliche Zweck einer Autobahn nicht mehr gegeben wäre, wenn es stellenweise nur noch eine Fahrbahn pro Fahrtrichtung gäbe, ginge auch der verkehrliche Zweck einer großräumige überregionale Verbindungs- bzw. Fernstraße verloren, wenn es die wechselseitigen Überholmöglichkeiten über den dritten Fahrstreifen

nicht durchgehend gebe. Zwar wird im FStrAbG und im BVWP 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 nur zu entnehmen, dass die beiden Fahrstreifen der B 64n Streckenbereiche mit wechselseitiger Überholmöglichkeit bekommen sollen, nicht aber, dass zwingend durchgehend wechselseitige Überholmöglichkeiten vorzusehen sind. Allerdings sieht die gem. RAL für Landesstraßen der Landstraßenkategorie I vorgegebene Entwurfsklasse 1 (EKL 1) den Regelquerschnitt RQ 15,5 bzw. 15,0 der dreistreifen Landesstraßen ohne abschnittsbezogene Unterbrechung vor.
Landesstraßen, die stellenweise auf den dritten Fahrstreifen verzichten, sind gem. RAL nur in der Entwurfsklasse 2 (EKL 2) zulässig. Darin gelten niedrigere Trassierungsparameter und es dürfen auf ihnen auch landwirtschaftliche Fahrzeuge verkehren. Für Straßen mit der Verbindungsfunktionsstufe 1 ist die EKL 2 gem. RAL aber unzureichend. Eine Ausgestaltung der B 64n nach der EKL 2 scheidet daher vorliegend aus.

An der Realisierung der B 64n/B 83n mit diesem Querschnitt der B 64n besteht von daher ein erhebliches – weil gesetzlich bestimmtes – öffentliches Interesse, dem in der Abwägung (vgl. Kapitel B Nr. 7 des Beschlusses) ein entsprechend hohes Gewicht beizumessen ist.

Das Argument, die 3-Streifikeit der B 64n könne die ihr zugedachte verkehrliche Funktion ohnehin nicht erfüllen, weil die als Nadelöhr wirkende Ortsdurchfahrt von Höxter den Verkehrsfluss limitiere, weswegen auch an anderen Stellen ein Verzicht auf den dritten Fahrstreifen möglich sein müsse, kann nicht durchgreifen. Dass Höxter den Flaschenhals bildet und vorerst auch bleibt, ist zwar richtig. Wie der Vorhabenträger im Erörterungstermin dazu richtig ausgeführt hat, steht dies den angestrebten Planungszielen aber nicht entgegen. Wäre dies der Fall, müssten alle der Verbesserung eines entsprechenden Straßenzuges dienenden Ausbaumaßnahmen eingestellt werden, solange an anderer Stelle noch Engpässe vorhanden sind. Auch können Aus- und Neubaumaßnahmen immer nur abschnittsweise „Zug um Zug“ erfolgen und auch das Nadelöhr Höxter soll dauerhaft beseitigt werden. Der Landesstraßenbedarfsplan sieht dazu mit vorrangigem Bedarf in Stufe 1 den Bau der L 755 als Umgehungsstraße mit Anschluss an die B 64 ebenfalls 3-streifig vor. Sie soll dort an die B 64n anknüpfen, wo die jetzt geplante 3-Streifigkeit der B 64n bei Höxter endet.

Auch in Höhe des Einschnitts von Godelheim ist die B 64n nicht überdimensioniert. Das Argument, die B 64n sei dort sogar 4-streifig, trägt nicht. Denn an den Anschlussstellen wie auch denen zur B 83n und zum Bruchweg bedarf eine 3-streifige Straße wie die B 64n jeweils ausreichend langer Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen, um zwischen den jeweiligen Verkehrsströmen (durchgängiger sowie ab- und auffahrender Verkehr) sichere und den Verkehrsfluss möglichst nicht behindernde Wechselbeziehungen zu ermöglichen. Die für die Betriebsweise 2 + 1 notwendigen Überholstreifen selbst sind auch nur bei einer entsprechenden Mindestlänge verkehrssicher. Sie liegt bei etwa 1.000 m. Für richtlinienkonforme und verkehrssichere wechselseitige Überholstreifen bedarf es daher eines Abstands von 2 x 1.000 m zwischen zwei Anschlussstellen, der zwischen den Anschlussstellen B 83n und Bruchweg weder vorhanden noch durch Verschiebungen der Anschlussstellen generierbar ist. Denn einer Verschiebung der Anschlussstelle Bruchweg nach Norden steht das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ entgegen, einer Verschiebung der Anschlussstelle B 83n nach Süden das FFH-Gebiet „Nethe“. Um dennoch ohne Qualitätseinbußen beim Verkehrswert sowohl sichere Verkehrsverflechtungen als auch in beiden Fahrtrichtungen sicherere Überholvorgänge zu ermöglichen, wurde der 3-streifigen Fahrbahnaufbau quasi nebeneinanderliegend zusammengeschoben bzw. „gestaucht“. Für das kurze B 64n-Teilstück zwischen dem Langenbergweg und dem Bruchweg entsteht dadurch nur der Eindruck, es handele sich um einen autobahnähnlichen vierspurigen Straßenabschnitt. Dieser Eindruck geht jedoch fehl.

Nicht zu beanstanden sind auch die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen, insbesondere die der von 2019, die in die Straßenneubauplanung eingeflossenen sind. Sie beruhen auf ausreichenden Daten und wurden ohne erkennbare methodische Fehler ermittelt.
Zu den diesbezüglichen Anforderungen an eine solche Verkehrsuntersuchung hat das BVerwG im Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, ausgeführt:

> *„Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt eine ordnungsgemäße Untersuchung der von einem Straßenbauvorhaben voraussichtlich ausgehenden Geräuschimmissionen voraus, dass die ihr zugrundeliegende Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht erstellt worden ist. Die Überprüfungsbefugnis des Gerichts*

erstreckt sich allein darauf, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet ist (...).“ UA Rn. 96 m.w.N.
(in diesem Sinne auch: BVerwG, Beschluss vom 15.03.2013, 9 B 30/12, und Urteil vom 23.04.2014, 9 A 25/12)

Diese Voraussetzungen sind erfüllt. Von einer ausreichenden Aktualität des Verkehrsgutachtens, der ihm zu Grunde liegenden Daten und seiner Ergebnisse kann ausgegangen werden. Für methodische Fehler haben sich auch im Anhörungsverfahren keine Anhaltspunkte ergeben. Die 2011 erhobene Einwendung, beim LKW-Anteil des Verkehrsaufkommens seien Mautausweichverkehre unberücksichtigt geblieben, trägt nicht. Denn zum einen sind die Entfernungen zu den Autobahnen und wenigen Bundesstraßen, die im September 2010 mautpflichtig waren, zu groß. Zum anderen datiert das insbesondere für Immissionen maßgebende Verkehrsgutachten vom Oktober 2019, wurde also erst nach Ausweitung der Mautpflicht auf andere Bundesfernstraßen im Juli 2018 erstellt. Seit diesem Zeitpunkt sind auch die B 64 und die B 83 mautpflichtig.

Die Ergebnisse der neuesten SVZ, die nicht 2020, sondern 2021 durchgeführt wurde, untermauern die Verkehrsprognose von 2019 und stehen ihr nicht entgegen.

Die SVZ 2021 (vgl. Ergebnistabelle und Verkehrsstärkenkarte) hat bezogen auf den DTV folgende Verkehrszahlen (in Klammern zum Vergleich die der SVZ von 2015) ergeben:

- 6.827 Kfz (6.692) auf der B 64 zwischen Hembsen und Ottbergen,
- 7.492 Kfz (7.699) auf der B 64 zwischen Ottbergen und der L 890,
- 7.607 Kfz (7.699) auf der B 64 zwischen L 890 und Godelheim,
- 12.345 Kfz (12.832) auf der B 64 zwischen der B 83 Höxter sowie
- 5.466 Kfz (5.726) auf der B 83 zwischen Beverungen-Wehrden und Godelheim.

Damit liegen die Verkehrsbelastungen von 2021 zwar unterhalb derer, die in der Verkehrsuntersuchung von 2019 für den Analysefall 2018 ermittelt wurden. Auch die Verkehrsuntersuchung geht jedoch im Prognosenullfall 2030 von abnehmenden Verkehrszahlen aus. Zudem sind die Ergebnisse der Verkehrszählung im Licht der Corona-Pandemie zu betrachten. Die alle 5 Jahr erfolgende Verkehrszählung hätte eigentlich schon 2020 angestanden, war aber wegen der Auswirkungen der Pandemie auf 2021 verschoben worden. Auch 2021 war jedoch noch durch die

Wirkungen der Pandemie beeinflusst.
Wie den Hinweisen zur Verwendung der Ergebnisse der SVZ 2021 zu entnehmen ist, liegen die ermittelten Verkehrsbelastungen durchschnittlich 8 % unter denen von 2015. Wesentlich mit verursachte hätten dies flächendeckende pandemiebedingte Effekte wie Home-Office und Grenzschließungen, ein verändertes Urlaubs- und Freizeitverhalten und regional auch Auswirkungen wie die des Hochwasserereignisses vom Juli 2021. Es wird deshalb darauf hingewiesen, dass ein Abgleich der Verkehrsstärken mit Ergebnissen aus vorangegangenen Zählungen nur bedingt zielführend sein kann. Für vergleichende Betrachtungen seien ebendiese verkehrlichen Besonderheiten jedenfalls mit zu berücksichtigen.
Im Ergebnis bedeutet dies, dass sich die Verkehrsverhältnisse nach der Pandemie aufgrund sonstiger inzwischen eingetretener Entwicklungen zwar nicht exakt so darstellen wie vor der Pandemie. Zum einen wird das Verkehrsaufkommen jedoch deutlich wieder zunehmen. Zum anderen wird sich im langfristigen Trend wieder eine Entwicklung einstellen, wie sie auch das vor der Pandemie erstellte Verkehrsgutachten prognostiziert. Dies zeigt sich auch daran, dass die Ergebnisse der SVZ 2021 bezogen auf die hier relevanten Streckenabschnitte der B 64 und der B 83 lediglich zwischen + 2% und - 3,8 % von denen der SVZ 2015 abweichen. Sie haben sich damit entgegen des landesweiten und eine Verkehrsabnahme von 8 % beinhaltenden Durchschnitts schon 2021 wieder auf dem Niveau von 2015 eingependelt. Langfristig betrachtet werden damit die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens von 2019 untermauert.

Die sich aus der beschriebenen Bedeutung und Funktionen der B 64 und der B 83 ergebende Bedarf für den Neubau der B 64 und der B 83 genügt daher letztlich auch ohne die über das FStrAbG erfolgte gesetzliche Bedarfsfeststellung den Kriterien, die an eine Planrechtfertigung zu stellen sind. Für die Straßenneubauten besteht daher nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis, unter dessen Blickwinkel die Maßnahme objektiv als erforderlich anzusehen ist. Sie ist vernünftigerweise geboten, ihre Planrechtfertigung auch unabhängig von der vom Gesetzgeber bereits getroffenen Feststellung belegt.

Gleichzeitig ist die nach allem beanstandungsfrei erstellte Verkehrsprognose des Verkehrsgutachtens von 2019 nach allem auch als Ausgangsgrundlage für die Berechnungen und Prognosen zur Lärmbelastung und zur Belastung von Luftschadstoffen geeignet.

6.2 Raumordnung

Das Straßenneubauvorhaben entspricht den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

Die B 64n und die B 83n sind regionalplanerisch bedeutsame Maßnahme im Sinne des Regionalplans OWL. Beide Bundesfernstraßen sind in dem am 31.01.2024 festgestellten Regionalplan für den Planungsraum OWL/den Regierungsbezirk Detmold bereits enthalten und ausgewiesen. Sie werden dort als Bestandstrasse bzw. Bedarfsplanmaßnahmen mit – im Maßstab 1 : 50.000 – räumlicher Festlegung als Straßen für den großräumigen Verkehr (B 64n) bzw. als Straße für den überregionalen und regionalen Verkehr (B 83n) dargestellt (Linienstrukturen der Nrn. 3 aa-1 bzw. 3 ab-1 der Anlage 3 der Verordnung zur Durchführung des Landesplanungsgesetzes NRW – LPlG DVO –, die eine vorhandene, planfestgestellte oder linienbestimmte Grobtrasse kennzeichnen).

In Ziel „V 1“ im Kapitel Verkehr 5 des Regionalplans ist dazu festgelegt, dass der bedarfsgerechte Aus- und Neubau des raumbedeutsamen Straßennetzes auf den nachfolgenden Planungsebenen zu sichern ist. Im Ziel „V 2“ wird ergänzt, die Umsetzung von raumbedeutsamen Straßenplanungen, die im Regionalplan als Bedarfsplanmaßnahme ohne räumliche Festlegung dargestellt sind, dürfe nicht durch sonstige Planungen oder Maßnahmen dauerhaft erheblich beeinträchtigt oder unmöglich werden. Sind – wie vorliegend – bereits räumliche Festlegungen erfolgt, stehen sie daher in besonderem Maße im Einklang mit den Festsetzungen und Zielen und Regionalplans.

Vor diesem Hintergrund steht das Vorhaben auch den Zielen und Grundsätzen des LEP nicht entgegen. Für neue raumbedeutsame Verkehrsinfrastruktur darf Freiraum zwar nur in Anspruch genommen werden, wenn der Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann. Darüber hinaus sollen gem. Grundsatz 8.1-3 die für den überregionalen Verkehr bedarfsgerecht zu sichernden Trassen flächensparend gebündelt werden. Vorliegend findet eine solche Bündelung mit dem Parallelverlauf zur vorhandenen Bahnstrecke statt. Insbesondere aber lassen die Bahnquerungen und die Ortsdurchfahrten einen Ausbau im Bestand nicht zu.

Einer Raumverträglichkeitsprüfung, d. h. der Prüfung, ob die überörtliche Planung der Bundesfernstraßen raumverträglich ist bzw. mit den Festsetzungen und Zielen von LEP und Regionalplan konform geht, bedarf es daher nicht. Für Bundesfernstraßen ist eine solche Prüfung ohnehin nicht vorgesehen. In NRW richtet sie sich nach §§ 32 Abs. 1 LPlG in Verbindung mit § 40 LPlG DVO. Bundesstraßen sind danach keine Vorhaben, für die ein Raumverträglichkeitsprüfung durchzuführen wäre.

Die Regionalplanungsbehörde der Bezirksregierung Detmold hat in ihren Stellungnahmen vor diesem Hintergrund auch ausdrücklich mitgeteilt, dass aus raumordnerischer Sicht keine Bedenken gegen die Planung bestehen.

6.3 Planungsleitsätze

Die Planung für den Neubau der B 64 und der B 83 einschließlich der Folgemaßnahmen und der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen orientiert sich an den im FStrG und in anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätzen, die strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch planerische Abwägung überwunden werden können. Zu diesen gehört insbesondere, dass

- die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG gewahrt bleiben,
- kein FFH-Gebiet oder europäisches Vogelschutzgebiet erheblich beeinträchtigt wird (§ 34 Abs. 2 BNatSchG) und
- die Vorgaben der §§ 27, 28 und 47 des WHG bzw. die der WRRL zum Schutz der Wasserkörper eingehalten werden.

Diese Vorgaben werden beachtet (vgl. Kapitel B Nrn. 6.4.1, 6.4.2 und 6.4.5 dieses Beschlusses).

Die Regelungen

- des § 1 Abs. 1 FStrG (Zweckbestimmung der Straße),
- des § 3 Abs. 1 FStrG (Umfang der Straßenbaulast) und
- des § 4 FStrG (bautechnische Sicherheit),

die nicht nur das Planungsziel, sondern auch bestimmte, der Zielverwirklichung dienende Planungsleitlinien enthalten, sind ebenfalls beachtet worden.

Als externer Planungsleitsatz wurde außerdem das Gebot beachtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 Abs. 1 und 2

BNatSchG). Dabei hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt, dass ein Verzicht auf den Eingriff durch Aufgabe des Vorhabens nicht Gegenstand und Zweck des Vermeidungsgebotes sein kann.

6.4 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Zu den von der Maßnahme betroffenen öffentlichen Belangen, die im Rahmen der Abwägung von der Planfeststellungsbehörde gem. § 17 FStrG zu berücksichtigen sind, gehören einschließlich des Artenschutzes auch die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, die durch europarechtliche Vorgaben (FFH-RL, V-RL), die im § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze sowie die darauf aufbauenden weiteren Regelungen des BNatSchG und des LNatSchG NRW konkretisiert werden.

Das Vorhaben ist mit den entsprechenden Anforderungen des nationalen und europäischen Artenschutzrechts sowie des Gebietsschutzes vereinbar.

Hindernisse in Form rechtlicher Verbote stehen der Verwirklichung des Planvorhabens nicht entgegen. Verbotstatbestände sind zwar bezüglich 5 betroffener Landschaftsschutzgebiete, 4 NSG und 13 gesetzlich geschützter Biotope grundsätzlich tangiert, können aber mit Hilfe von Ausnahmen und Befreiungen, deren Voraussetzungen die Planfeststellungsbehörde jeweils bejaht, überwunden werden.

Auch eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ schließt die Planfeststellungsbehörde aus. Dessen ungeachtet wurde vorsorglich eine Abweichungsprüfung mit dem Ergebnis vorgenommen, dass die Voraussetzungen für die Zulassung der Straßenneubaumaßnahmen im Rahmen einer Abweichung vorliegen. Insofern rein vorsorglich wurde auch diese Abweichung zugelassen.

6.4.1 Artenschutz

Das Straßenbauvorhaben widerspricht nicht den Anforderungen des Artenschutzrechtes. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen bzw. mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie auch der Kompensationsmaßnahmen, solcher zum Auffangen poten-

zieller Funktionsverluste wie dem Ersatz entfallender Fledermausquartiere, beeinträchtigter Brutplätze der Avifauna, Schlingnatter- oder Kammmolchlebensräume eingeschlossen, ist für keine der nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden Arten eine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten. Insoweit treten die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht ein.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Artenschutz sind Gegenstand der UVS, der beiden LBP und der zu den LBP gehörenden artenschutzrechtlichen Prüfungen, der artenschutzrechtlichen Fachbeiträge. Die in diesen Untersuchungen enthaltenen und auf den zugehörigen faunistischen Untersuchungen beruhenden Aussagen zu den betroffenen Biotopen und ihrer Flora und Fauna stellen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine ausreichende Grundlage für eine dementsprechende Planungsentscheidung dar.

6.4.1.1 Rechtliche Grundlagen des Artenschutzes, Verbotstatbestände

Die Regelungen des speziellen bzw. besonderen Artenschutzes befinden sich zunächst in den Richtlinien der Europäischen Union. Insbesondere sind insoweit die Regelungen der FFH-RL und der V-RL von Bedeutung. Darin hat die Europäische Union ein abgestuftes Schutzregime für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten vorgegeben. So bestehen zum einen Vorschriften zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume und der Habitate der Arten (Art. 3 - Art. 11 FFH-RL, Art. 4 V-RL) und zum anderen artenschutzrechtliche Verbotsregelungen (Art. 12 - Art. 16 FFH-RL, Art. 5 - Art. 9 V-RL). Die Umsetzung dieser Richtlinien in nationales Recht findet sich in den Regelungen der §§ 31 bis 36 BNatSchG zum Schutz des europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" und insbesondere der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der europäischen Vogelschutzgebiete. Auch der sog. Habitatschutz (siehe dazu auch nachfolgende Nr. 6.4.2) ist damit bundesrechtlich verankert.
Regelungen zum nicht habitatsgebundenen besonderen Artenschutz finden sich schließlich in den §§ 44 (Verbotstatbestände) und 45 (Ausnahmen von den Verbotstatbeständen) BNatSchG.

Zu beachten sind die Tatbestände des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 4 BNatSchG, nach denen es verboten ist,

- wild-lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 1),
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Abs. 1 Nr. 2),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 3) und
- wild-lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 4).

Besonders geschützte Arten in diesem Sinne sind gem. der Definition des § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG

- Arten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates über den Schutz von Exemplaren wild-lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels vom 09.12.1996,
- Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL,
- Europäische Vogelarten, d. h. alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne von Art. 1 der V-RL und
- Arten, die in einer Rechtsverordnung im Sinne von § 54 Abs. 1 BNatSchG wie z. B. in Anlage 1 Spalte 2 der Bundesartenschutzverordnung) benannt sind.

Streng geschützte Arten sind gem. der Definition des § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG besonders geschützte Arten, die

- im Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- im Anhang IV der FFH-RL oder
- in einer Rechtsverordnung im Sinne von § 54 Abs. 2 BNatSchG wie z. B. in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung) als solche benannt sind.

Tiere oder Pflanzen dieser Kataloge werden durch das Vorhaben jedoch nicht in einer Form beeinträchtigt, mit der einer der benannten Verbotstatbestände erfüllt wird.

Dabei gelten bei im Rahmen einer Planfeststellung zugelassenen und gem. § 15 BNatSchG zulässigen Eingriffen, d. h. bei Eingriffen, denen die dortige Eingriffsregelung nicht entgegensteht, für Arten des Anhangs IV der FFH-RL, für europäische Vogelarten und bei in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführten Arten (besonders geschützte Arten, die in ihrem Bestand gefährdet sind und für die die Bundesrepublik Deutschland in hohem Maße verantwortlich ist) die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG bezüglich

- des Tötungs- und Verletzungsverbotes der Nr. 1 nicht, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten sich nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,
- das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Nummer 1 nicht, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahmen, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind, sowie
- des Verbotes der Nr. 3 nicht, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Sofern nicht andere Verbotstatbestände gegeben sind, bleibt die Anwendung des Artenschutzes dann auf die Anwendung der Eingriffsregelung (vgl. Kapitel B, Ziffer 6.4.4 dieses Beschlusses) beschränkt.

6.4.1.2 Prüfmethodik / Bestandserfassung

Fehler in der zur entsprechenden Prüfung des Artenschutzes notwendigen Bestandserfassung oder in der dazu angewandten Prüfmethodik liegen nicht vor.

Nach der gefestigten Rechtsprechung des BVerwG setzt die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote (insbesondere solche nach § 44 Abs.

1 BNatSchG) entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Pflanzen- und Tierarten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, und ihrer Lebensräume voraus. Das ist aber nicht dahingehend zu verstehen, dass der Vorhabenträger verpflichtet wäre, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von der Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Aus fachlicher Sicht kann sich eine bis ins letzte Detail gehende Untersuchung erübrigen. Lassen beispielsweise bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf ihre faunistische und floristische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Sind von Untersuchungen keine weiteren Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Untersuchungen quasi "ins Blaue hinein" sind nicht veranlasst, das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzlichen Erkenntnisse verspricht (BVerwG, Beschluss vom 21.02.1997, 4 B 177.96; Urteile vom 31.01.2002, 4 A 15.01, 09.07.2008, 9 A 14.07 und 12.08.2009, 9 A 64.07).

Der individuumsbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen. Hierfür werden jedenfalls Daten benötigt, denen sich in Bezug auf das Plangebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen. Nur in Kenntnis dieser Fakten kann beurteilt werden, ob Verbotstatbestände erfüllt werden.

Erforderlich, aber auch ausreichend ist – auch nach den Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts, heute Unionsrecht – eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung. Die dazu notwendige Bestandsaufnahme wird sich regelmäßig aus zwei wesentlichen Quellen speisen, nämlich der Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und einer Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängt. Erst durch eine aus beiden Quellen gewonnene Gesamtschau kann sich die Planfeststellungsbehörde regelmäßig die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage verschaffen (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, Rn. 54 und dortige weitere Rechtssprechungsverweise, sowie Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07).

Hierzu ergänzend ist in der Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz, Rd.Erl. d. Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW v. 06.06.2016, Az. III 4 - 616.06.01.17) ausgeführt, dass in Bezug auf die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und der Fachliteratur die vom LANUV im Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ niedergelegten umfangreichen Informationen zu Lebenszyklus, Populationsbiologie und Lebensraumansprüchen der Arten sowie aktuelle Raster-Verbreitungsdaten (https://www.artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de > planungsrelevante Arten bzw. Messtischblattabfrage) zur Verfügung stehen. Darauf kann abgestellt werden. Weiter gehende Informationen über konkrete Fundorte der Arten in NRW finden sich ebenfalls in den Naturschutzinformationen des LANUV unter @LINFOS (https://www.naturschutzinformationen.nrw.de/natur/artenschutz/infosyteme/fundortkataster > @LINFOS; die Vollversion ist nur für Behörden verfügbar, das Passwort wird auf Anfrage vom LANUV ausgegeben). Nach der genannten VV-Artenschutz sind geeignet auch ernst zu nehmende Hinweise, die sich aus kommunalen Datenbanken und Katastern sowie aus Abfragen bei den Fachbehörden, den Biologischen Stationen, dem ehrenamtlichen Naturschutz oder sonstigen Experten in der betroffenen Region ergeben.

Hinsichtlich der Bestandserfassung vor Ort ist in der VV-Artenschutz ausgeführt, dass das zu untersuchende Artenspektrum, die Anzahl der Begehungen sowie die Erfassungsmethoden dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz unterliegen und im Einzelfall insbesondere von der Größe und Lage des Untersuchungsraumes sowie dessen naturräumlicher Ausstattung und den artspezifischen Erfordernissen abhängen. Maßgeblich ist auch, ob zu dem Gebiet bereits hinreichend aktuelle und aussagekräftige Ergebnisse aus früheren Untersuchungen vorliegen.

Diesen Anforderungen der Rechtsprechung und des LANUV ist der Vorhabenträger gerecht geworden. Sowohl hinsichtlich des methodischen Ansatzes als auch bezüglich der Durchführung lassen die hier vorgenommenen Bestandsaufnahmen keine Fehler erkennen. Die Biotopausstattung des Raumes und seine Flora und Fauna wurden hinreichend erfasst und ermittelt. Die Aussagen der UVS, der beiden LBP und ihrer Anlagen sowie der artenschutzrechtlichen Fachbeiträge zur floristischen und faunistischen Ausstattung des Raums stellen eine ausreichende

Grundlage für die notwendigen artenschutzrechtlichen Prüfungen und Bewertungen dar, die aus vorhandenen Erkenntnissen und Bestandserfassungen erhobenen Daten lassen eine hinreichende Beurteilung der Art und des Umfangs der Betroffenheiten der planungsrelevanten, besonders oder streng geschützten Tier- und Pflanzenarten zu.

Eine erste Aufnahme des Lebensraumpotentials ist 1991 für die UVS vom Februar 1994 vorgenommen worden. In dem gesamten vorstehend unter Nr. 5.2 beschriebenen Korridor des Untersuchungsgebietes, der sich von Hembsen aus zunächst über ca. 4 km nach Osten bis Ottbergen und von dort über Godelheim bis Höxter über weitere ca. 9 km nach Nordosten erstreckt, wurden dazu die Nutzungen und Biotoptypen im Maßstab 1 : 5.000 erfasst, kartiert und bewertet. Aufgrund vorliegenden Daten- und Kartenmaterials wie insbesondere dem des „Ökologischen Fachbeitrags zum Landschaftsplan Wesertal mit Fürstenauer Bergland“ sowie eigener Untersuchungen wurden geschützte Bereiche (NSG, LSG, geschützte und schutzwürdige Biotope, Naturdenkmale etc.) erfasst und eine Biotoptypenkarte erstellt. Parallel dazu wurden die in diesem Raum vorkommenden Arten ermittelt. Diese Erfassung basiert ebenfalls auf den Erkenntnissen des „Ökologischen Fachbeitrags zum Landschaftsplan Wesertal mit Fürstenauer Bergland“ sowie bezüglich der Fledermäuse, Vögel und Amphibien auf eigens dazu durchgeführten Untersuchungen. Darüber hinaus wurden die Erkenntnisse der Fachbehörden, des ehrenamtlichen Naturschutzes und der Jagdpächter ausgewertet. Die so gewonnenen Erkenntnisse wurden genutzt, um die erfassten (Teil-)Lebensräume bezüglich ihrer Bedeutung und Empfindlichkeit im Hinblick auf Tiere und Pflanzen einzustufen und zoologisch bedeutsame Biotoptypen abzugrenzen.

6.4.1.2.1 Weitergehende Untersuchungen für die B 64n im BA 1 Godelheim-Ottbergen inklusive der Anschlussstelle an die B 83n und die B 64alt

Für den LBP vom April 2011 und den BA 1 sind die entsprechenden Untersuchungen in dem engeren Planungsraum wiederholt, damit aktualisiert, ergänzt und im Hinblick auf den erforderlichen Detailliierungsgrad verfeinert worden. In einem mindestens 600 m breiten Korridor (mindestens 300 m beidseits der Trasse der B 64n) wurde dazu im Sommer 2010 das allgemeine Lebensraumpotential per Biotoptypen-Kartierung nach der Methodik der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ des LANUV-Modells von 2008 erfasst, das auch ELES (d. h. dem Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch

Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes oder der Landes NRW vom 06.03.2009) zu Grunde liegt. Insgesamt 79 Biotoptypen, die im Bestandsplan dargestellt sind, konnten abgegrenzt werden. Ihre Wertigkeit wurde unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Kriterien Natürlichkeit, zeitliche Ersetzbarkeit bzw. Wiederherstellbarkeit, Vollkommenheit und Gefährdung/Seltenheit durch die Zuordnung eines Biotopwertes gekennzeichnet, für den eine von 0 - 10 reichenden Skala verwendet wurde.

Speziell mit Blick auf den Artenschutz wurden das Informationssystem des LANUV (insb. Messtischblätter, Fundortkataster, Standard-Datenbögen der FFH-Gebiete), das in anderem Zusammenhang erstellte „Ökologische Fachgutachten unter besonderer Berücksichtigung des Kammmolches“ zur Erweiterung des Freizeitgeländes Ahlemeyer (Bioplan 2003) sowie die umfangreiche Datenlage zu den Schlingnatter-Vorkommen ausgewertet und folgende Untersuchungen durchgeführt:

- Amphibienuntersuchungen im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ zum Neubau der B 64/B 83 (Sommerwanderungen Bioplan 2002, Frühjahrswanderungen Bioplan 2003),
- Erfassung der Fledermäuse und Bewertung der Bestände im Bereich zwischen Langer Berg und der Kernstadt von Höxter (Bioplan 2007),
- Fledermauskundliche Erfassung im Rahmen des Neubaus der B 64 im Bereich Taubenborn (Simon & Widdig, 2009),
- Faunistischer Fachbeitrag und artenschutzrechtliche Betrachtung zum Neubau B 64/B83n im 1. BA [(Taubenborn), Bioplan 2009, beinhaltend u. a. auch Erfassungen von Reptilien und der Avifauna].

Ausgewertet wurde auch die im Rahmen einer unveröffentlichten Diplomarbeit durchgeführte Erfolgskontrolle zu vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für den Kammmolch im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ (Fachbereich 9, Hochschule OWL, H. Hutschenreuther, 2009).

Im Rahmen der Amphibienuntersuchungen von 2002 (Sommerwanderung, Juni bis August) wurden über eine Länge von insgesamt 3,6 km blickdichte Amphibienzäune mit Fangeimer im Umfeld von 2 Gewässerkomplexen mit bekannt hohen Kammmolchbeständen errichtet. An 10 Gewässern wurden Molchreusen eingesetzt, um die Amphibienbestände zu erfassen, und – mit besonderem Augenmerk

auf die nicht von den Amphibienzäunen erfassten Gewässer – in 4 Nächten mit guten Wanderungsbedingungen die Wege im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ kontrolliert. Die Untersuchungen von 2003 haben sich auf die Frühjahrswanderung konzentriert. Von Mitte Februar bis Ende Mai wurden über 7,2 km Amphibienzäune errichtet und 450 Fangeimer verwendet.
Nachdem 2005/2006 für den Kammmolch erste vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (Anlage von 13 Kleingewässern als Laichplatz, mehrere Gesteinsschüttungen als Winterquartier, Entschlammung und Freistellung der Kleinen Grundlosen von beschattendem Ufergehölz, Anlage einer Flachwasserzone am Ostufer des großen Baggersees sowie die Anlage eines Wassergrabens am Westufer des großen Baggersees) durchgeführt worden waren, wurden die neu angelegten Kleingewässer, die beiden Grundlosen und der Flachwasserbereich an dem Baggersee im Juli 2008 mit Hilfe von Molchreusen auf Larven des Kammmolches hin untersucht. Sie lassen Rückschlüsse auf die Reproduktionsrate zu. Im August 2008 wurden alle Gewässer zur Erfassung von Jungfröschen abgegangen und im Mai 2009 – wiederum mit Hilfe von Molchreusen – die Bestände ausgewachsener Kammmolche ermittelt.

Im September 2008 sowie im April/Mai 2009 wurden Reptilien kartiert. Dazu wurden alle potentiellen Sonnplätze der Schlingnatter entlang der Bahntrasse zwischen Godelheim und dem Bahnübergang im Norden überprüft (9 Begehungen in 2008 und 8 Begehungen in 2009). In diesem Rahmen wurden auch andere Reptilien wie insbesondere die Zauneidechse miterfasst. Umfangreiche weitere Erhebungen zu den Reptilienarten haben sich angeschlossen. Erste Ergebnisse aus Untersuchungen, die von August bis Oktober 2010 für das spätere Gutachten des Büros Bioplan (2016, fortgeschrieben 2017, s. u.) stattgefunden haben, sind in dem LBP vom April 2011 bereits berücksichtigt worden. Um weitere Erkenntnisse über potentiell geeignete Lebensräume und zum Ausbreitungskorridor zu erhalten, sind der Bahndamm zwischen Ottbergen und Godelheim sowie das Waldgebiet zwischen Ottbergen und dem Taubenborn nach geeigneten Standorten – auch Winterquartieren – abgesucht und Reptilienvorkommen u. a. mit Hilfe von Schlangenbrettern erfasst worden.

Der Fledermausuntersuchung des Büros Bioplan von 2007 liegen Kartierungen zu Grunde, die vom Spätsommer/Herbst 2004 bis 2006 im Planungsraum der B 64n im BA 1 zwischen dem Langen Berg im Südwesten von Godelheim und Höxter

stattgefunden haben. Schwerpunkte waren der Offenlandbereich des Taubenborns, der Ortsrand von Godelheim, der Hangbereich des Langen Berges und das Umfeld von Maygadessen. Die Erfassung des Artenspektrums und potenziell räumlich-funktioneller Beziehungen im Taubenborn wurde mit Hilfe von Detektorkartierungen, Flugroutenbeobachtungen, Netzfängen und – zur Quartierfindung – Telemetrie sowie dem Einsatz von Hochkisten durchgeführt. Detektoren wurden im September 2004 an 3 Terminen, an 8 Terminen im Sommer 2005 und an 4 Terminen im Mai/Juni 2006 eingesetzt. Flugrouten wurden an 6 Terminen in 2005 und an 8 Terminen in 2006 an günstig erscheinenden Ausflugstandorten entlang von Gewässern, Hecken, Bahnunterführungen, am Ortsrand von Godelheim und am Südostrand des Langen Berges beobachtet. Horchkisten wurden 2005 an 4 Terminen und 11 verschiedenen Standorten betrieben. Die Netzfänge, an deren Anschluss Telemetrie eingesetzt wurde, sind 2005 jeweils einmal an 4 unterschiedlichen Bereichen des Taubenborns erfolgt.
Im Rahmen der neueren Untersuchungen (Simon & Widdig, 2009) zwischen Godelheim und Höxter sind nochmals Detektorkartierungen erfolgt (2 Termine im Juli 2008, 1 Termin im Mai 2009 und 1 Termin im Juni 2009), Flugrouten beobachtet (2 Termine 2009) und Netzfänge gemacht worden (3 Termine 2008 und 2 Termine 2009). Außerdem wurden Batcorder eingesetzt (2 Termine 2008, 3 Termine 2009).

Als im betroffenen Raum vorkommend bekannt war die Haselmaus.

Zur Erfassung der Avifauna (Brut- und Gastvögel) ist in der Zeit vom 11.03.2009 bis zum 12.06.2009 der Raum zwischen der Weser und der Hangoberkante am Ziegenberg/Brunsberg insgesamt 17mal – davon 2mal nachts – begangen worden. Beim vorgefundenen Artenspektrum wurde nach Brut- und Reviervögeln, Nahrungsgästen, Durchzüglern und Wintergästen differenziert. Speziell für Brutvögel haben darüber hinaus in der Zeit von April bis Mai 2009 noch 6 gesonderte Begehungen in einem Korridor von 50 m beidseits der geplanten B 64n-Trasse stattgefunden.
Während der größere Teil der Begehungen in den frühen Morgenstunden erfolgte, wurden teilweise wegen des artspezifischen Verhaltens auch gesonderten Zeiten (in der Abenddämmerung speziell wegen Wasserrallen, in der Mittagszeit speziell wegen nahrungssuchender Greifvögel, wegen Eulen in windarmen Nächten) genutzt. Mit besonderem Blick auf einige Arten (Wasserralle, Spechte, Greifvögel) wurden Klangattrappen eingesetzt.

Nochmals gesonderte Begehungen haben wegen etwaiger Durchzügler und Wintervogelbestände an 4 Terminen von Oktober 2008 bis März 2009 und in einem Korridor von rd. 100 m beidseits der geplanten B 64n stattgefunden.

Für Libellen und Heuschrecken, von denen jeweils mehrere Arten im Raum bekannt waren, wurden – zumal in NRW nicht planungsrelevant – Beeinträchtigungen durch den Straßenneubau ausgeschlossen, weswegen auf gesonderte Untersuchungen verzichtet wurde. Betroffenheiten planungsrelevanter Käferarten und Schmetterlinge wurden ebenfalls ausgeschlossen. Als Art des Anhangs II der FFH-RL und mit Blick auf das USchG wurde allerdings vorsorglich der im Raum vorkommende Hirschkäfer mit betrachtet.
Nicht betroffen ist aufgrund seines Standortes auch der Frauenschuh, die einzige planungsrelevante Pflanzenart des Raums.

Mit dem Deckblatt „A“ hat der Vorhabenträger im Juni 2018 angesichts der erfolgten Planänderungen sowie zur Aktualisierung einen neuen LBP sowie einen neuen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, jeweils datierend vom Dezember 2017, vorgelegt. Die Unterlagen greifen auf die Erkenntnisse der bisherigen zurück, ergänzen und aktualisieren sie aber. So wurden für die neuen Unterlagen der Biotoptypenplan in der Vegetationsperiode 2017 überprüft, die Abfragen im LANUV-Informationssystem (Biotopkataster, Fundortkataster, Messtischblätter, Standarddatenbögen der FFH-Gebiete etc.) erneuert und 2015 Neukartierungen und Untersuchungen bezüglich der Fledermäuse, der Haselmaus, der Avifauna sowie der Amphibien und Reptilien durchgeführt. Vorsorglich wurde wiederum auch der Hirschkäfer in die neuen Untersuchungen einbezogen.

Fledermäuse wurden im Bereich zwischen dem Haus Marbeke im Süden von Goldelheim und Höxter von April bis Anfang Oktober 2015 neu erfasst. In dieser Zeit wurden 6 Begehungen mit Detektoren und Batcordern, 4 Termine zur Flugroutenbeobachtung, 4 Horchboxen (2 weitere waren bereits 2014 im Einsatz eingesetzt worden) und eine Quartiererfassung per Höhlenbaumkontrolle (hat im Zusammenhang mit den Untersuchungen zur Avifauna stattgefunden) durchgeführt. Berücksichtigt werden konnten auch die Ergebnisse von Netzfängen, die 2009 von Büro Simon & Widdig in anderem Zusammenhang im Bereich der Nethe durchgeführt hat.
Untersuchungen zu Haselmaus-Vorkommen haben im Bereich relevanter Strukturen von April bis September 2015 (6 Termine) u. a. mit Hilfe künstlicher Verstecke

(Haselmaus-Tubes) stattgefunden.
Wiederholt worden ist in dem Zeitraum von Mitte März 2015 bis Ende Juni 2015 auch die Erfassung der Avifauna. Im Focus stand zwar die Erfassung der Brutvögel und ihrer Revierzentren (6 Termine), Gastvögel wurden aber miterfasst. Zwei weitere Termine haben im März 2015 zur Erfassung von Horsten und Baumhöhlen stattgefunden. Vorauslaufend schon 2013/14 waren potentielle Datenquellen im Hinblick auf Daten zu wertbestimmenden und planungsrelevanten Arten des Raums sowie zu Rast- und Zugvögeln ausgewertet worden.
Schließlich wurden auch zu den Amphibien neue Untersuchungen durchgeführt und die Ergebnisse in die neuen Unterlagen – LBP und artenschutzrechtlicher Fachbeitrag – eingebracht. Dazu wurden im Juni 2015 an 3 Tagen alle Gewässer des Planungsraums wegen des Kleinen Wasserfrosches auf den Grünfroschkomplex hin untersucht. Speziell zum Kammmolch gab es im April 2014 an 2 Tagen eine Begehung bzw. Abkescherung an potentiell in Frage kommenden Gewässern östlich der Bahn. In den potentiellen und bedeutsameren Kammmolchgewässern westlich der Bahn wurden im April und Anfang Mai jeweils über längere Zeit (d. h. für ca. 24 h) Molchreusen eingesetzt. Sonstigen und nicht planungsrelevanten Arten (Erdkröten, Grasfrösche) wurde ein gesonderter Termin gewidmet.
Bezüglich des artenschutzrechtlich nicht planungsrelevanten Hirschkäfers wurde die Erkenntnislage zum Stand 2015 eruiert.

Zu den Reptilien mit den Schwerpunkten Schlingnatter und Zauneidechse hat der Vorhabenträger in diesem Zusammenhang angesichts ihrer besonderen Betroffenheiten und der weiteren Konzeptionierung der erforderlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF, waren bereits angelaufen) begleitend zum LPB und zum artenschutzrechtlichen Fachbeitrag ein gesondertes Gutachten in Auftrag gegeben (Bioplan 2016, fortgeschrieben 2017, Unterlage 12.8 des Deckblatts „A“, deckt auch die Untersuchungen zum LBP für den BA 1b ab). Für dieses Gutachten sind auch die schon genannten Untersuchungen vom Sommer und Spätsommer 2010 (s. o.) durchgeführt worden. Sie wurden im Frühjahr/Sommer 2011 fortgesetzt. Das Gutachterbüro hatte dafür für den gesamten Bereich zwischen dem Wingelstein westlich von Ottbergen und dem Ziegenberg bei Höxter sowie zwischen der Hochfläche bei Bosseborn und der Bahn Luftbildauswertungen vorgenommen, um – auch außerhalb bereits seit langem bekannter Habitate – die potentiell als Lebensraum geeigneten Bereiche sowie mögliche Ausbreitungs- und Wanderkorridore zu verifizieren. Unter Ausklammerung der ohnehin bekannten Bereiche wurden sie anschließend im Rahmen von Geländebegehungen auf ihre

tatsächliche Eignung hin überprüft. Aus den geeigneten Teilflächen wurden anschließend 20 für weitergehende Untersuchungen ausgewählt. Sie wurden im Sommer/Spätsommer 2010 sowie im Frühjahr/Sommer 2011 gezielt auf Vorkommen von Schlingnattern, Zauneidechsen und ihrer Nahrungstiere hin überprüft, indem gezielte Nachsuchen durchgeführt und Schlangenbrettern ausgebracht wurden. Auch wurden spezielle Steinriegel, die im Taubenborn als Winterquartier für Kammmolche angelegt worden waren, nach Reptilen abgesucht. Weitere Untersuchungen hatten 2012 im Zusammenhang mit der damaligen Planung eines Pumpspeicherkraftwerkes stattgefunden. Beobachtungen, die z. B. bei späteren Begehungen anlässlich anderer Erhebungen wie der von 2015 getätigt wurden, wurden ebenso berücksichtigt.

2019 wurden die zu diesem Zeitpunkt bereits für den Kammmolch in Form von Steinriegeln hergerichteten Winterquartiere einer Evaluierung unterzogen (Bioplan, Aktualisierung der faunistischen Daten, hier: Nachuntersuchungen im Rahmen der Evaluierung der durchgeführten Artenschutzmaßnahmen für den Kammmolch im FFH-Gebiet Grundlose-Taubenborn im Jahr 2019, vorgelegt durch den Vorhabenträger im Oktober 2019). Die Untersuchungen haben sich aber nicht auf die Steinriegel beschränkt. Vielmehr wurde auch die Bedeutung des Bahndamms als Winterquartier für den Kammmolch geprüft. Zu- und Abwanderungen wurden jeweils mit Hilfe von Amphibienzäunen ermittelt. Für den südlichen Teil des FFH-Gebietes wurden zwar keine eigenen Untersuchungen durchgeführt, aber die dazu im Rahmen von Bachelor- bzw. Masterarbeiten (Nüsse 2010, Tewes 2019) gewonnenen Erkenntnisse genutzt. U. a. war in diesem Zusammenhang ein für den Kammmolch besonders geeignetes und auch entsprechend besiedeltes Kleingewässer vollständig eingezäunt worden, so dass die Anwanderungen inklusive Anwanderungsrichtung feststellbar waren.

Alle bis dahin erhobenen vegetationskundlichen und faunistischen Daten (die zum BA 1b eingeschlossen) wurden schließlich im Oktober 2019 durch das Büro Bioplan einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Sie wurden dahingehend geprüft, ob sie noch ausreichend aktuell und für das Planfeststellungsverfahren verwendbar sind. Dazu wurden die neuesten vorliegenden Datenbestände (u. a. solche aus weiteren Abschluss- und Semesterarbeiten der Technischen Hochschule OWL, die der Gebietsbetreuung der Landschaftsstation Höxter und des ehrenamtlichen Naturschutzes, ornithologische Sammelberichte für den Kreis Höxter, Monitorin-

gergebnisse etc.) ausgewertet und geprüft, ob sich im betroffenen Raum Veränderungen eingestellt haben, die ggf. Neubetrachtungen erforderlich machen. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass wesentliche Änderungen der Biotopstrukturen ausgeblieben sind und die vorliegenden Erfassungen die aktuellen Verhältnisse widerspiegeln, Neukartierungen mithin keine relevanten neuen Erkenntnisse mit sich bringen würden.

6.4.1.2.2 Weitergehende Untersuchungen für die B 64n 1b Ottbergen-Godelheim und die zugehörige B 83n Wehrden-Godelheim

Die Erfassungen für den engeren Planungsraum im BA 1b sind weitgehend analog zum BA 1 erfolgt. Die Untersuchungen der UVS zur Biotopausstattung des Raums wurden mit dem LBP vom August 2016 wiederholt, aktualisiert, ergänzt und im Hinblick auf den erforderlichen Detaillierungsgrad verfeinert. Auch hier wurde das allgemeine Lebensraumpotential in einem mindestens 300 m beidseits der B 64n und B 83n bzw. jeweils mindestens 600 m Gesamtbreite umfassenden Korridor per Biotoptypen-Kartierung nach der Methodik der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ des LANUV-Modells von 2008 erfasst, das auch ELES zu Grunde liegt. Hier konnten insgesamt 97 Biotoptypen (vgl. u. a. Bestandsplan) abgegrenzt werden. Auch sie wurden unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Kriterien Natürlichkeit, zeitliche Ersetzbarkeit bzw. Wiederherstellbarkeit, Vollkommenheit und Gefährdung/Seltenheit mit einem Biotopwert der von 0 - 10 reichenden Skala bewertet.

Speziell für den Artenschutz wurden das Informationssystem des LANUV (insb. Messtischblätter, Fundortkataster, Standard-Datenbögen der FFH-Gebiete) und Fundortmeldungen des ehrenamtlichen Naturschutzes (Landschaftsstation Höxter) sowie folgende Untersuchungen ausgewertet:

- tierökologische Untersuchungen, die das Büro Bioplan bereits 2008 für einen LBP für die B 64n/B 83n-Bauabschnitte 2 und 3 (heutige BA 1b und 1a) zwischen Hembsen und Godelheim bzw. Wehrden und Godelheim durchgeführt hatte,
- Untersuchungen der Fledermausfauna für den LBP und artenschutzrechtlichen Fachbeitrag der B 64n/83n-Bauabschnitte 2 und 3 bzw. die heutigen BA 1b und 1a (Simon & Widdig 2007),
- Konzept zum Wachtelkönig im Nethetal (Bioplan 2010),

- vertiefende faunistische Untersuchung der Wildkatze im Rahmen der Neubauplanung der B 64/B 83 (Bioplan 2013, überarbeitet 2016),
- Aktualisierung der faunistischen Untersuchungen für den ehemaligen BA 2 und heutigen BA 1b (Fledermäuse, Avifauna und Haselmaus, Bioplan 2014, aktualisiert 2015),
- faunistische Untersuchungen und CEF-Maßnahmen für die Schlingnatter- und Zauneidechsenvorkommen im Bereich der Neubautrasse (Bioplan 2016).

Zu den tierökologischen Untersuchungen von 2008 gehören Erfassungen der Avifauna, der Reptilien und der Amphibien in einem Raum von mindestens 50 m beidseits der Trassen der B 64n und der B 83n.
Die Avifauna ist – bei Unterscheidung zwischen Brut-/Reviervögeln und Gastvögeln bzw. Nahrungsgästen – von April bis Juni 2007 im Rahmen von 8 Begehungen kartiert worden, von denen mit Blick auf Eulen, Wachteln und Wachtelkönigen 2 in der Abenddämmerung unter dem Einsatz von Klangattrappen stattgefunden haben. Randbrüter, deren Revierzentrum außerhalb des untersuchten Korridors lag, wurden miterfasst. Für Winter- und Rastvögel haben 2 Begehungen im Winter (Dezember 2007 und Januar 2008) stattgefunden.
Nachdem zwischen Godelheim und Amelunxen eine unerwartet hohe Zahl an Wachtelkönigen (8 rufende Männchen, davon 5 nahe der B 64 im Bereich der Abfahrt nach Amelunxen) registriert worden war, wurde diesbezüglich im Hinblick auf ein Ausgleichskonzept eine gesonderte Untersuchung nachgeschoben. Neue Erhebungen haben dazu im Juni 2009 stattgefunden, indem an 4 Terminen auf festgelegten Routen etwa alle 500 m ein Tonband mit Rufen des Wachtelkönigs abgespielt und auf Antworten gewartet wurde.
Nach Reptilien wurde zunächst im Frühsommer und Frühherbst 2007 an insgesamt 16 Tagen an geeigneten Sonn- und Versteckplätzen gesucht. Zudem wurden insgesamt 20 Schlangenbretter ausgelegt, die während der Hauptaktivitätszeit 6 x kontrolliert wurden. Intensivierte Reptilienuntersuchungen sind Gegenstand eines dazu erstellten gesonderten und sowohl den BA 1 als auch den BA 1b abdeckenden Gutachtens (Bioplan 2016, siehe vorstehende Ausführungen zu den Untersuchungen im BA 1).

Für Amphibien weist der Planungsraums im BA 1b mangels entsprechender Gewässer nur spärlich geeignete Habitate auf. Um sie erfassen zu können, sind in 4 Nächten Ende März und Anfang April 2007 die bestehenden Trassen der B 64 und

der B 83 sowie parallel verlaufende Wirtschaftswege untersucht worden. Außerdem wurden im April und Mai 2007 östlich von Ottbergen und nordwestlich von Wehrden im Bereich der dortigen Deponie 100 m lange Schutzzäune errichtet und Fangeimer vergraben, die 2 Wochen lang kontrolliert wurden. Ein für Kammmolche bekanntes Gewässer im Bereich der Deponie wurde mit Molchreusen beprobt.

Die Fledermauserfassungen von 2007 beinhalten Detektorkartierungen (4 Begehungen), Flugroutenbeobachtungen in strukturreichen Umgebungen (6 Standorte), den Einsatz von Horchkisten (4 Termine an insgesamt 11 verschiedenen Standorten wie z. B. an Waldrändern, Hecken, Baumreihen und Gewässern), mit Blick auf potentielle Quartierstandorte Schwärmbeobachtungen sowie in 3 Nächten über jeweils 6,5 Stunden Netzfänge und den Einsatz von Telemetrie. In Brakel-Hembsen ist eine bedeutsame Wochenstube des Großen Mausohr bekannt (Haus Franzmann), die in die Betrachtungen einbezogen wurde.

Als weiteres Säugetier ist – belegt durch Sichtbeobachtungen der Landschaftsstation Höxter und von Jagdausübungsberechtigen – die Wildkatze in den Wäldern rund um Ottbergen zu finden. Um zu der wegen ihrer extrem scheuen Lebensweise schwer nachweisbaren Art Erkenntnisse zu gewinnen, wurden Untersuchungen mit der 2007 entwickelten Lockstockmethode durchgeführt, mit der ggf. Haarproben für genetische Untersuchungen gesammelt werden können. Nördlich der B 64 wurden von Ende Februar bis Mitte Mai 2013 entsprechend der Habitatvorlieben der Wildkatze 89, südlich von ihr 85 Lockstäbe aufgestellt und in 6 Durchgängen kontrolliert. Zusätzlich wurden an 6 Standorten Fotofallen eingerichtet, die jeweils 3 Monate in Betrieb waren. Zwei weitere Fotofallen waren an einem intensiv genutzten Wildwechsel entlang des Bahndamms südöstlich von Ottbergen aktiv.

2014/2015 wurden die faunistischen Untersuchungen ergänzt und aktualisiert (Bioplan Januar 2014, aktualisiert im Dezember 2015). Diese Untersuchungen beinhalten auch solche zur Haselmaus. Im Mai 2013 wurden dazu an 5 Standorten mit potentiell geeigneten Lebensräumen jeweils 4 Haselmaus-Tubes (Neströhren) ausgebracht, die von Ende Juni bis Anfang Oktober insgesamt 5 x kontrolliert wurden. Ergänzend konnten Untersuchungen ausgewertet werden, die 2012 anlässlich eines geplanten Pumpspeicherkraftwerks stattgefunden hatten.
Die Kartierung der Avifauna (differenziert nach Brutvögeln, bei planungsrelevanten Arten mit Revierzentrum, sowie Gastvögeln) wurde in der Zeit von Anfang Mai bis

Mitte Juni 2013 bei günstiger Witterung mit Hilfe 7 morgendlicher Transektbegehungen entlang der Trassen der B 64n und der B 83n wiederholt. Nacht- bzw. dämmerungsaktive Arten wurden gesondert im Zusammenhang mit den Fledermausuntersuchungen erfasst. Zu Rastvögeln lagen aktuelle Beobachtungsdaten vor, auf die zurückgegriffen werden konnte.
Bezüglich der Fledermäuse (und der nacht-/dämmerungsaktiven Vögel) wurden 2013 insgesamt 4 Flugroutenbeobachtungen und -zählungen sowie 5 Kartiergänge mit Detektoren als Transektbegehungen entlang vorhandener Feld- und Fußwege neu durchgeführt. Außerdem wurden für mehrere Nächte Horchkisten und Batcorder aufgestellt. Ergebnisse eines schon 2012 erfolgten Einsatzes von Horchkisten und Batcordern wurden integriert. 3 Gebäude (inklusive Haus Marbeke, an dem eine Ausflugszählung erfolgt ist) wurden auf Wochenstuben hin überprüft.
Nochmalige Fledermauserhebungen speziell im Trassenraum der B 83n sind für das Deckblatt „B“ erfolgt (Bioplan, Mai 2018, aktualisiert Juni 2019). Von Juni bis September 2017 wurden 2 lineare Gehölzstrukturen, die galerieförmigen Baumbestände an der Nethe sowie ein lichter Gehölzbestand im Süden des Planungsraums auf ihre Nutzung als Leitstrukturen/auf Flugrouten und ihre Eignung als Jagdhabitat hin untersucht. In jeder der Strukturen wurden an 5 Terminen jeweils 10 Hochboxen sowie eine Hochbox über jeweils 3 bis 4 Tage aufgestellt. Transektbegehungen mit Detektoren fanden an 7 Terminen statt. Geeignete Bäume wurden nach potentiellen Quartieren sowie nach Besatz abgesucht. Nutzbare Daten hat zudem der naturkundliche Verein Egge-Weser (NEW) zugeliefert, der auf ehrenamtlicher Basis regelmäßig Netzfänge durchführt, um Erkenntnisse über den Fledermausbestand des Raums zu gewinnen.

Im Oktober 2019 wurden alle bis dahin erhobenen vegetationskundlichen und faunistischen Daten durch das Büro Bioplan mit dem Ergebnis einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass die Datenlage mangels entsprechender Veränderungen ausreichend aktuell und daher auch für das Planfeststellungsverfahren verwendbar ist (siehe auch hierzu vorstehende Ausführungen zum BA 1). Ungeachtet dessen haben Mitarbeiter der Landschaftsstation Höxter Anfang 2020 Fraßspuren an der Nethe gefunden, die auf den Biber hindeuten. Dessen Einwanderung in den Planungsraum hat sich anschließend bestätigt. Am 20.01.2020 ist zudem einmalig per Wildkamera ein Fischotter nachgewiesen worden. Im April 2021 hat der Vorhabenträger die Planunterlagen/den LBP und den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag deshalb entsprechend ergänzt.

Zu den Ergebnissen dieser Untersuchungen wird auf Kapitel B Nr. 5.3.2 des Beschlusses sowie die nachfolgenden Ausführungen zu den planungsrelevanten Arten Bezug genommen.

Aus sonstigen Artengruppen (Libellen, Käfer, Schmetterlinge, Weichtiere), die wie z. B. der Hirschkäfer oder die Schmetterlingsart Kohlweißling ebenfalls Bestandteil des betroffenen Raums sind, gehören im Übrigen nur wenige Arten zu denen, die das LANUV als planungsrelevant einstuft. Da die Gutachter Vorkommen dieser Arten schon aufgrund der erfassten Lebensraumpotentiale ausschließen konnten, bedurfte es diesbezüglich analog zum BA 1 keiner eigenen Erhebungen.

6.4.1.3 Untersuchungstiefe/Ergebnisse/planungs- und verbotstatbestandsrelevante Arten

Nach der VV-Artenschutz vom 06.06.2016 sind planungsrelevante Arten eine naturschutzfachlich begründete Auswahl derjenigen geschützten Arten, die bei einer Artenschutzprüfung im Sinne einer Art-für-Art-Betrachtung einzeln zu bearbeiten sind. Sie wird in NRW vom LANUV nach einheitlichen naturschutzfachlichen Kriterien bestimmt, die sich u. a. an den in NRW bodenständig mit rezenten Vorkommen vertretenden Arten und ihrem Gefährdungsgrad bzw. ihren etwaigen Einstufungen in der Roten Liste bemessen (vgl. Kiel, LÖBF-Mitteilungen 2005 (1): 12-17). Eine aktuelle Liste der planungsrelevanten Arten hält das LANUV im Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ veröffentlicht (http: // www. artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz > Planungsrelevante Arten) vor.

Die artenschutzrechtlichen Vorschriften gelten hiernach für alle Arten des Anhangs IV FFH-RL (und damit u. a. für alle Fledermausarten, für einige wenige sonstige Säugetiere sowie für diverse Amphibien und Reptilien, Käfer, Libellen, Schmetterlinge und Weichtiere) sowie für alle europäischen Vogelarten. Insoweit kann sich die Artenschutzprüfung auf diese Arten beschränken. Wenn in Natura 2000-Gebieten – wie hier der Kammmolch – FFH-Arten betroffen sind, die zugleich im Anhang II und IV der FFH-RL aufgeführt sind, ist neben der FFH-VP auch eine artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen. Die „nur“ national besonders geschützten Arten sind nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Sätze 1 und 5 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verboten freigestellt – dies gilt vorliegend z. B. für die Amphi-

bienarten Erdkröte und Teichfrosch – und werden wie alle übrigen Arten grundsätzlich nur im Rahmen der Eingriffsregelung behandelt (vgl. auch vorstehend Nr. 6.4.1.1).

In Anwendung dieser Kriterien ist in den beiden LBP und den zugehörigen artenschutzrechtlichen Fachbeiträgen des Vorhabenträgers die Auswahl der planungsrelevanten Arten fehlerfrei erfolgt. Sie umfasst bei den Fledermäusen alle 15 unmittelbar registrierten Arten inklusive z. B. des Braunen und des Grauen Langohrs (unbestimmte Plecotus-Nachweise in beiden BA). Von den sonstigen Säugetierarten des Raums werden nur der Biber, der Fischotter, die Haselmaus und die Wildkatze mit der Folge im Anhang IV der FFH-RL geführt, dass sie als planungsrelevante Arten den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen unterliegen. Alle sonstigen Arten vom Eichhörnchen über den Feldhasen bis zum Reh sind keine Anhang IV-Arten.
Von den registrierten Vogelarten, die grundsätzlich von den Regelungen des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfasst werden, mussten nicht alle auch in die Liste der planungsrelevanten Arten aufgenommen worden. So gehören neben einer Reihe weiterer Vogelarten z. B. Amsel, Blaumeise, Buchfink, Elster, Rotkehlchen, Zaunkönig und Zilpzalp zu den im betroffenen Raum vorkommenden Arten. Sie sind besonders geschützt, gehören aufgrund eines flächendeckend guten Erhaltungszustands aber zu den ubiquitär auftretenden Arten, bei denen keine populationsrelevanten Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Die VV-Artenschutz geht deshalb davon aus, dass bei diesen „Allerweltsarten“ im Regelfall nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird (d. h. keine erhebliche Störung der lokalen Population, keine Beeinträchtigung der ökologischen Funktion ihrer Lebensstätten sowie keine unvermeidbaren Verletzungen oder Tötungen und kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko). Unter Berücksichtigung dieser Aspekte gehören 38 ermittelte Vogelarten zu denen, die als planungsrelevant zu betrachten sind. 17 davon haben Brutreviere im betroffenen Raum. Die übrigen Arten treten nur als Gastvögel (Durchzügler, Nahrungs- und Wintergäste) auf. Vorkommen weiterer Arten, die im Zusammenhang mit den Erfassungen für die UVS als Brutvögel des Untersuchungsgebietes bzw. mit dem Status Brutverdacht erfasst wurden (u. a. Bekassine, Braunkehlchen, Flussregenpfeifer, Gartenrotschwanz, Kiebitz, Turmfalke, Turteltaube, Wendehals), haben bei den späteren Untersuchungen und in dem im Vergleich zum Untersuchungsgebiet der UVS kleineren Planungsgebiet nicht bzw. nur als Gastvögel bestätigt. Sie mussten deshalb nicht bzw. nur mit dem veränderten Erfassungsstatus in die weiteren Untersuchungen einbezogen werden.

Bei den Amphibien gehören auch die Arten Berg-, Faden- und Teich- und Kammmolch, Teich- und Grasfrosch, Kleiner Wasserfrosch, die Erdkröte und der Feuersalamander zu den Arten des Raums. Davon werden auch der Gras- und der Teichfrosch zwar im Anhang IV der FFH-RL geführt. Lt. LANUV in NRW planungsrelevant sind aber nur der Kammmolch und der Kleine Wasserfrosch. Auch nicht alle Reptilien sind planungsrelevant. So gehört u. a. auch die Blindschleiche zu den Arten des Raums, planungsrelevant sind aber nur die Schlingnatter und die Zauneidechse.
Analog zu den Vogelarten haben sich auch bei den Amphibien mehrere planungsrelevante Arten nicht bestätigt, die bei der UVS als potentielle Arten des Raums berücksichtigt worden waren (Geburtshelferkröte, Gelbbauunke, Knoblauchkröte, Laubfrosch). Auch bei diesen Arten konnte auf eine Aufnahme in die Liste der planungsrelevanten Arten verzichtet werden, für die es weiterer Untersuchungen bedurfte.

Aus den in den vorstehend benannten Untersuchungen zum Vorkommen geschützter Arten im Trassenraum der B 64n und der B 83n erfassten Arten sind alle Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie alle Arten eingestuft worden, die aufgrund ihres Schutz- oder Gefährdungsgrades als planungsrelevant zu werten sind und die im Einwirkungsbereich der vorgesehenen Straßenneubaumaßnahmen vorkommen bzw. die vorkommen könnten und nicht auszuschließen sind. Es sind dies die nachfolgenden 38 Arten der Avifauna (davon 17 Brutvogelarten), 15 Fledermausarten, 4 andere Säugetierarten, 2 Amphibien- und 2 Reptilienarten:

Artengruppe	Planungsrelevante Arten
Avifauna (hier: Brutvögel)	Beutelmeise*, Feldlerche, Feldschwirl, Feldsperling, Grauspecht*, Kleinspecht**, Kuckuck*, Mehlschwalbe*, Nachtigall, Neuntöter, Rauchschwalbe*, Schleiereule*, Teichrohrsänger*, Uhu*, Waldkauz*, Waldlaubsänger*, Wasserralle*
Avifauna (hier: Nahrungsgäste)	Baumfalke*, Eisvogel, Graureiher*, Grauspecht**, Kormoran*, Kuckuck**, Mäusebussard, Mehl- und Rauchschwalbe**, Rotmilan, Schwarzmilan*, Schwarzspecht*, Sperber, Turmfalke, Rohrweihe**, Steinkauz**
Avifauna (hier: Durchzügler)	Bekassine*, Flussregenpfeifer, Krickente*, Pfeifente*, Waldwasserläufer, Kiebitz**, Kranich**

Avifauna (hier: Wintergäste)	Kormoran**, Silberreiher*, Zwergtaucher*
Fledermäuse	Bechsteinfledermaus**, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus**; Braunes Langohr, Graues Langohr**, Großes Mausohr, Mückenfledermaus**; Rauhautfledermaus, Teichfledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus,
Sonstige Säugetiere	Biber, Fischotter, Haselmaus, Wildkatze
Amphibien	Kammmolch, Kleiner Wasserfrosch*
Reptilien	Schlingnatter, Zauneidechse

* vorkommend gem. faunistischer Erhebungen nur im Bereich des BA 1

** vorkommend gem. faunistischer Erhebungen nur im Bereich des BA 1b

Diese mit Hilfe eigener Ermittlungen vor Ort, mit dem Abgleich der Ergebnisse dieser Erhebungen mit den Daten des LANUV zu diesem Raum sowie des Weiteren auch mit den Erkenntnissen des ehrenamtlichen Naturschutzes, der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Höxter und aus Studienarbeiten erfolgte Bestandsaufnahme ist fachlich nicht zu beanstanden. Für weitere Arten, d. h. für solche, die im Zuge der faunistischen Untersuchungen nicht unmittelbar nachgewiesen oder registriert worden sind und die dennoch potentiell vorkommen könnten und die deshalb zu berücksichtigen wären, haben sich dabei auch im Anhörungsverfahren keine Erkenntnisse ergeben.

Weitergehende Untersuchungen und Kartierungen oder auch ein ggf. lückenloses Biotop- und Arteninventar – z. B. auch hinsichtlich der Pflanzenarten – war insoweit nicht erforderlich (vgl. Urteil des OVG Münster vom 23.08.2007, 7 D 71/06.NE). Die Ausstattung des Naturraums im Plangebiet wurde vielmehr umfänglich und insbesondere auch in den höherwertigeren Bereichen in ausreichender Tiefe ermittelt.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die aus den Untersuchungen gewonnenen Daten für die artenschutzrechtliche Betrachtung auch hinreichend aktuell und daher verwendbar. Würde dies auch nicht mehr uneingeschränkt für die für die UVS von 1994 gewonnenen Erkenntnisse gelten können, so wurden die relevanten Erhebungen und Artengruppen in den Folgejahren von 2002 bis 2019 jeweils – und insbesondere hinsichtlich der vorliegend besonders relevanten Arten

Kammmolch, Schlingnatter, Zauneidechse sowie der Fledermäuse – umfassend unter Rückgriff auch auf neue eigenen Bestandserhebungen überprüft und aktualisiert. Soweit zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die jeweiligen betroffenen Arten Überprüfungen, Aktualisierungen und Ergänzungen der ursprünglichen Datenlage erforderlich waren, sind sie jedenfalls vorgenommen worden. Auch wurden und werden die zum Teil auf der Basis einer vorgezogenen Anordnung bereits umgesetzten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahen zu Gunsten der Schlingnatter, der Zauneidechse und des Kammmolches durch ein Monitoring begleitet, das bereits umfangreiche Daten liefert. So liegen u. a. der Jahresbericht für die Jahre 2022 und 2023 bezüglich der laufenden Umsiedlung der Schlingnattern und Zauneidechsen sowie die Zahlen der im Februar 2024 an den neu angelegten Steinriegeln für den Kammmolch nachgewiesenen Amphibien vor. Sie lassen Rückschlüsse auf die Maßnahmenerfolge sowie die aktuelle Verbreitung der Arten zu.

Im Ergebnis geht die Planfeststellungsbehörde jedenfalls deshalb davon aus, dass das Arteninventar des Untersuchungsraums in einer den artenschutzrechtlichen Anforderungen genügenden Art und Weise erfasst worden ist. Die im Anhörungsverfahren insbesondere von den Naturschutzverbänden erhobene Kritik, die Erfassungen seien zum Teil unzureichend bzw. zu alt, trägt nicht und wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.
Richtig ist, dass der Vorhabenträger mit dem Deckblatt „B“ für die zum BA 1b gehörende B 83n ein überarbeitetes Fledermausschutzkonzept in das Verfahren eingebracht hat, dem neue Fledermausuntersuchungen (Bioplan Mai 2018, aktualisiert Juni 2019) vorausgegangen sind. Sie waren in Auftrag gegeben worden, um von der höheren Naturschutzbehörde erkannte Datenlücken im Hinblick auf Fledermausstrukturen im Umfeld zu der B 83n zu schließen und haben zur Konzipierung von Überflughilfen für Fledermäuse in Form von 4 m hohen Zäunen geführt. Insbesondere im Bereich der Strukturen, die bei den Bioplan-Untersuchungen von 2018/2019 mit den Nrn. 2 und 3 bezeichnet sind, hatten zuvor noch nicht in ausreichendem Maße Erhebungen stattgefunden. Der Schluss, die den Fledermausuntersuchungen entlang der zum BA 1b gehörenden B 64n von 2007 und 2014/ 2015 zu Grunde liegende Kartierungen von 2013 wiesen vergleichbare Datenlücken auf und müssten deshalb ebenfalls wiederholt werden, lässt sich daraus jedoch nicht ableiten. Die zwischen dem Stockberg bei Ottbergen und der zur B 83n sowie B 64alt führenden Anschlussstelle vorhandenen und quer zur Trasse ver-

laufenden Strukturen, die Bedeutung für Fledermäuse haben, werden in den Untersuchungen des Büro Bioplan von 2014/2015 über die Konfliktpunkte 1 bis 4 vielmehr ausreichend abgebildet. Auch übersieht die Kritik der Naturschutzverbände, dass auf die Ergebnisse umfangreicher Kartierungen der Fledermäuse zurückgegriffen werden konnte, die unter Einschluss des Trassenraums der B 64n im BA 1b 2014 für das seinerzeit geplante Wasserspeicherkraftwerk der Trianel (Vogelkundlich-floristisches und faunistisches Gutachten, Bioplan, April 2014) durchgeführt wurden. Sie umfassen 11 abendliche bzw. nächtliche Begehungen, die in der Zeit von März 2012 bis September 2012 stattgefunden haben. Auch hier kamen Detektoren und Hochboxen zum Einsatz. Es wurde das Schwärmverhalten untersucht und haben Ausflugszählungen stattgefunden. Über die reine Behauptung hinaus, die 2019 nochmals auf Plausibilität geprüften Untersuchungen seien zu alt, wurde zudem letztlich nichts vorgetragen.

Ausreichend sind auch die Untersuchungen zur B 64n im BA 1, die insoweit kritisiert wurden, als die neuen Kartierungen des Büros Bioplan von 2015 mit ihren Begehungen, Einsätzen von Detektoren, Batcordern und Hochboxen sowie Quartiererfassungen nicht der methodischen Breite der vorhergehenden Untersuchungen entsprächen. Denn insoweit müssen neuere Untersuchungen nicht zwingend immer das volle Methodenspektrum der vorhergehenden wiederholen. Insbesondere Netzfänge sind nicht immer zwingend geboten, sondern nur angezeigt, wenn es konkreter Artbestimmungen bedarf, die wie z. B. bei Plecotus-Arten (Graues und Braunes Langohr) oder einigen Myotis-Arten (Kleine und Große Bartfledermaus) nur mit ihrer Hilfe möglich sind. Diese waren nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der sich aus den schon durchgeführten Untersuchungen zusammensetzenden Erkenntnislage zu den Planungsräumen und ihrer Gesamtausstattung (Lebensraumpotentiale unter Berücksichtigung der aktuellen Biotopausstattung, vorhandener Strukturen und Ergebnisse der faunistischen Erhebungen) aber nicht bzw. nicht mehr erforderlich. Denn die schon umfänglich durchgeführten Netzfänge legen sowohl im BA 1 als auch im BA 1b Vorkommen sowohl der Großen als auch der Kleinen Bartfledermaus nahe. Im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag werden dementsprechend auch beide Arten berücksichtigt. Das Graue Langohr konnte im BA 1 zwar ausgeschlossen werden. Für den BA 1b wird jedoch davon ausgegangen, dass sowohl das Braune als auch das Graue Langohr zum Arteninventar gehören.

Veränderungen bezüglich der Gehölzbestände an den Gleisanlagen, die sich als Folge der Rückschnitte und ggf. auch Baumentnahmen beinhaltenden Streckensi-

cherung der Bahn regelmäßig – wenn auch in divergierenden Abständen – einstellen, sind nicht vermeidbar und stellen die faunistischen Erhebungen ebenfalls nicht in Frage. Denn damit einhergehende Veränderungen sind weder dem Betrieb der vorhandenen B 64 oder B 83 noch den Straßenneubaumaßnahmen zuzuschreiben. Wie der Vorhabenträger im Zusammenhang mit dem Fledermausschutzkonzept plausibel ausgeführt hat, verändern sich diesbezüglich ggf. auch die Flugrouten, die sich an den Bahnstrukturen orientieren, indem sie sich von der Bahn weg verlagern. Da quer zur Bahn verlaufenden Strukturen und Flugrouten bleiben davon jedoch in der Regel unberührt. Die Kenntnis der genauen Lage etwaiger Wochenstuben ist zudem nicht erforderlich, solange sie sich nicht im konkreten Trassenraum befinden, so dass Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können. Wie der Vorhabenträger plausibel darlegt, reichen insoweit Kenntnisse über die Flugbewegungen und Trassenquerungen aus und ist dann keine Telemetrie (die Netzfänge voraussetzt) erforderlich.

Zurückgewiesen wird auch die Kritik der Verbände an den Kartierungen der Amphibien und der Avifauna im BA 1b, zudem auch in diesem Zusammenhang Untersuchungen für das seinerzeit geplante Wasserspeicherkraftwerk erfolgt und in die Betrachtungen eingeflossen sind. Jedenfalls in ihrer Kombination sind die vor 2013 durchgeführten Kartierungen, die für das Wasserspeicherkraftwert von 2012 (21 Begehungen in der Zeit von Mitte März bis Mitte Juni 2012 zzgl. 2 separater Begehungen mit Blick auf dämmerungs-/nachtaktive Arten im April und inklusive Horst- und Greifvogelkartierung), die von 2013 und die Plausibilitätsprüfung von 2019 waren auch die zunächst nur 7 morgendliche Begehungen umfassenden Neukartierungen der Vögel vom Mai und Juni 2013 ausreichend. Denn zum Wachtelkönig hatten zum einen 2009 im Nethetal gesonderte Untersuchungen stattgefunden (Bioplan 2010), ohne dass sich eine Besiedlung bestätigt hätte. Zum anderen wurden dämmerungs-/ nachtaktive Arten wie der Wachtelkönig und die Eulen nicht in den Morgenstunden, sondern im Zusammenhang mit den Fledermauskartierungen innerhalb ihrer Aktivitätszeiten erfasst. Wann diese abendlichen/nächtlichen Begehungen stattgefunden haben, ist den faunistischen Untersuchungen zu den Fledermäusen zu entnehmen (Bioplan 2014, aktualisiert 2015). Wie 2009 haben sich auch 2012 und 2013 keine Hinweise auf Vorkommen des Wachtelkönigs ergeben. Alle übrigen von den Naturschutzverbänden in ihrer Stellungnahme genannten Vogelarten haben sich in den Untersuchungen von 2013 entweder bestätigt (Feldlerche, Steinkauz, Rotmilan) und sind in den artenschutzrechtlichen Fach-

beitrag einbezogen worden oder sie konnten in Verbindung mit anderen Erkenntnisquellen wie insbesondere dem ehrenamtlichen Naturschutz jedenfalls im Einwirkungsbereich der Straßentrasse ausgeschlossen werden, weil sie dort seit Jahren nicht mehr festgestellt worden waren (Baumfalke, Braunkehlchen, Gartenrotschwanz, Hohltaube, Schafstelze, Schwarzkehlchen, Turtelbaube, Uhu).
Geeignete Gewässer für Amphibien sind im Bereich der B 64n 1b nur wenige vorhanden. Dieser in den Untersuchungen von 2007 festgestellte Umstand hat sich nicht geändert. Auch die 2012 für die Planung des Wasserspeicherkraftwerks durchgeführten Untersuchungen, die auch 4 Gewässer in der Netheaue beinhaltet haben, haben ausschließlich und nur in Gewässern, die so gelegen sind, dass Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können, den Kammmolch als planungsrelevante Art bestätigt. Auch diesbezüglich bedurfte es daher unter Berücksichtigung der Plausibilitätsprüfung von 2019 keiner Neukartierung.

Alle vorstehend als planungsrelevant bezeichneten Säugetiere, Amphibien- und Reptilienarten sind Arten des Anhangs IV der FFH-RL und damit streng geschützt, alle Vogelarten, sofern sie nicht sogar streng geschützt sind, als Arten im Sinne von Art. 1 der V-RL besonders geschützt. Die Arten gehören damit ausnahmslos zu denen, die von allen Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfasst werden. Nach der VV-Artenschutz wären daher grundsätzlich auch alle einer Art-für-Art-Betrachtung zu unterziehen.

Bezüglich der überwiegenden Anzahl der Vogelarten lässt sich der Eintritt der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gleichwohl allein aufgrund der festgestellten Lage ihrer Habitate, des Abstands dieser Habitate zu den Straßenneubautrassen und ihrer Lebensweise ausschließen (vgl. S. 55 ff. des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags zum BA 1 und S. 42 ff. des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags zum BA 1b). So befindet sich das erfasste Brutrevier der Schleiereule in Maygadessen ca. 400 m von der B 64n entfernt und damit außerhalb etwaiger Störpotentiale und eines Bereiches, in dem die B 64n als Folge von Kollisionsgefahren das allgemeine Lebensrisiko der Art signifikant erhöhen könnte. Gleiches gilt für den Uhu und den Waldkauz. Der Uhu brütet in mehr als 500 m Entfernung zum B 64n-Abschnitt 1 am Ziegenberg, der Waldkauz ca. 200 m entfernt im Bereich des Schießplatzes der Bundeswehr. Alle drei Arten jagen zwar auch über große Entfernungen. So können die Streifzüge des Uhus sogar bis zu rd. 40 km umfassen. Dabei sucht besonders die Schleiereule, die vorrangig im Bereich von Viehweiden, Wiesen, Äckern, Gräben und Brachen auf die Jagd geht, u. a. auch

die Ränder von Straßen und Wegen auf. Die Straßen und Straßenrandbereiche verfügen allerdings insbesondere im Vergleich zur Größe und Wertigkeit sonstiger Jagdangebote und -möglichkeiten der Umgebung für keine dieser drei Arten über eine besondere Attraktivität, so dass sie eher selten und zumindest nicht in einer relevanten Häufung zur Jagd und Nahrungssuche genutzt und angeflogen werden. Vergleichbares gilt für den am nördlichen Rand des Ziegenberges brütenden Waldlaubsänger sowie mit Blick auf ihre potentiellen Nahrungshabitate für die nur als Nahrungsgäste erfassten Arten Baumfalke und Schwarzspecht.

Die als Brutvogel kartierte Beutelmeise gehört zu den Arten mit schwacher Lärmempfindlichkeit (Gruppe 4 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr), das ermittelte Revierzentrum befindet sich ca. 100 m von der B 64n entfernt, die in der Arbeitshilfe benannte Effektdistanz von 100 m bleibt gewahrt. Auch die Rauchschwalbe und die Mehlschwalbe bleiben unberührt. Sie jagen im offenen Luftraum und nutzen als Kulturfolger Gebäude wie z. B. Scheunen und Ställe als Brutplatz. Vorliegend befinden sich die unbeeinträchtigt bleibenden Brutplätze innerhalb von Godelheim sowie in Maygadessen. Der Kuckuck brütet zwar unmittelbar im Trassenraum. Er ist als Brutschmarotzer jedoch auf das Vorkommen von Wirtsvögeln angewiesen, zu denen insbesondere auch die Ubiquisten gehören. Diese werden dem Raum erhalten bleiben. Der Kuckuck wird daher nach Wegfall heutiger Brutplätze auf andere ausweichen. In vergleichbarer Weise haben die Gutachter auch artenschutzrechtliche relevante Beeinträchtigungen folgenden Brut- und Gastvogelarten ausgeschlossen:

> Bekassine, Graureiher, Grauspecht, Kormoran, Kranich, Krickente, Mäusebussard, Pfeifente, Rohrweihe, Rotmilan, Schwarzmilan, Silberreiher, Sperber, Steinkauz, Turmfalke, Wasserralle und Zwergtaucher.

Die Beutelmeise, die Wasserralle und der Grauspecht wurden zwar nahe oder innerhalb der zwischen 100 m und 400 m liegenden sog. Effektdistanzen der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ kartiert, womit relevante Beeinträchtigungen durch Lärm denkbar wären. Die Beutelmeise konnte jedoch nur einmal als Brutvogel und mit einem Revierabstand zum BA 1 von ca. 95 m und von daher unmittelbar an der Grenze der Effektdistanz von 100 m erfasst werden. Im unmittelbaren Anschluss an das Revier existieren zudem in ausreichendem Maße Biotope, die den artspezifischen Ansprüchen der Art genügen (Weidengebüsch, Ufergehölze

und Auwaldinitialstadien an Flussläufen, Bächen oder Baggerseen). Die Beutelmeise kann deshalb bei Störungen in diese Bereiche ausweichen und ggf. einen neuen Brutplatz/ein neues Brutrevier in unmittelbarer Nachbarschaft anlegen.
Mit der Wasserralle verhält es sich ähnlich. Auch von ihr konnte nur ein Revier ermittelt werden, dass bei einer Effektdistanz von 300 m (die in Abhängigkeit von einem kritischen Schallpegel steht, der für einen in 10 m Höhe liegenden Immissionsort zu ermitteln wäre) einen Abstand von ca. 100 m zur B 64n im BA 1 aufweist. Angesicht der prognostizierten Verkehrsmenge < 20.000 Kfz im DTV verläuft die 58-dB(A)-Isophone beim Tageswert innerhalb der 300 m-Effektdistanz, womit jenseits der 300 m nicht mit Beeinträchtigungen zur rechnen ist. Wie bei der Beutelmeise stehen aber auch hier im unmittelbaren Anschluss an das Revier und hinter der Effektdistanz ausreichend artspezifisch ausgestattete Bereiche (dichte Ufer- und Verlandungszonen mit Röhricht- und Seggenbeständen an Seen und Teichen und auch kleinere Schilfstreifen an langsam fließenden Gewässern und Gräben) zur Verfügung. Auch die Wasserralle kann deshalb bei Störungen in diese Bereiche ausweichen und ggf. einen neuen Brutplatz/ein neues Brutrevier in unmittelbarer Nachbarschaft anlegen.
Der Grauspecht gehört wie die Wasserralle zu den Vögeln der Gruppe 2 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, die Effektdistanz von 400 m steht in gleicher Abhängigkeit zu einem kritischen Schallpegel von 58-dB(A), die entsprechende Isophone liegt innerhalb der 400 m. Abseits dieser 400 m sind Beeinträchtigungen daher auszuschließen, ausreichend geeignete Nahrungshabitate (und auch potentielle Brutmöglichkeiten) aber vorhanden.
Auch für diese 3 Arten konnte deshalb auf eine separate Art-für-Art-Betrachtung mit einer weitergehenden verbotstatbestandsbezogenen Detailprüfung verzichtet werden.
Für einige in beiden BA betroffene Arten (Eisvogel, Flussregenpfeifer, Waldwasserläufer) war der Ausschluss der Verbotstatbestände jeweils nur in einem der beiden BA möglich. Für sie und alle anderen verbleibenden Vogelarten (insgesamt 11, davon 5 in beiden BA), alle Fledermausarten, die übrigen Säugetierarten, die Amphibien und die Reptilien sind die weitergehenden Art-für-Art-Untersuchungen erfolgt. Dazu vgl. nachstehend Nrn. 6.4.1.4 bis 6.4.1.6:

6.4.1.4 Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot)

Ein Fangen, Nachstellen, Verletzen oder Töten einzelner wildlebender Fledermäuse, sonstiger Säugetiere, Vögel – und hier insbesondere auch nicht der verbliebenen 11 Vogelarten –, Amphibien oder Reptilien (1. Alternative des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) ist mit der Umsetzung des Vorhabens selbst, also mit der Realisierung der beiden BA der B 64n und der B 83n, sowie der Umsetzung aller zugehörigen Maßnahmen inklusive der Folgemaßnahmen, nicht verbunden. Insoweit wird durch den Bau (Einrichtung und Betrieb der Baustelle) keiner dieser Arten nachgestellt und sie werden auch nicht gefangen, verletzt oder getötet. Es werden der Natur auch keine Entwicklungsformen dieser Arten entnommen, beschädigt oder zerstört (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 Alternative 2) bzw. keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wie z. B. Fledermausquartiere, Brut- und Rastplätze der Avifauna, Laichgewässer der Amphibien oder Habitate mit Sommer- oder Winterlebensräumen der Amphibien und Reptilien mit einer entsprechenden Folge für ihre Entwicklungsformen entnommen, beschädigt oder zerstört.

Ebenso wenig geht mit dem späteren Betrieb der B 64n oder der B 83n die Verwirklichung einer dieser Verbotstatbestände einher.

Gem. § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 wird das Tötungsverbot der Nr. 1 des Abs. 1 des § 44 BNatSchG ohnehin erst dann erfüllt, wenn sich damit, ohne dass es bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen vermieden werden kann, das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Art in signifikanter Weise erhöht. Davon wäre auszugehen, wenn das Risiko über das hinausginge, das mit der Lage eines solchen Vorhabens im Raum immer verbunden ist bzw. dem die betroffenen Individuen der jeweiligen Arten aufgrund natürlicher Vorgänge (z. B. Beutegreifer) ohnehin ausgesetzt sind. Ein signifikant erhöhtes Risiko ergibt sich also erst dann, wenn eine Art mit ihren Individuen aufgrund ihres Vorkommens und Verhaltens besonderen Risiken des Vorhabens ausgesetzt wird, die sich auch durch Schadensbegrenzungs- und Vermeidungsmaßnahmen nicht beherrschen lassen, so dass mehr als vereinzelte Individuenverluste zu befürchten sind (vgl. u. a. Urteile des BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07, vom 08.01.2014, 9 A 4.13, vom 10.11.2016, 9 A 18.15, sowie ausführlich zum Signifikanzansatz auch noch vom 27.11.2018, 9 A 8.17). Dabei muss nicht die Gewissheit bestehen, dass eine signifikante Erhöhung des allgemeinen Lebensrisikos

ausbleibt. Ausreichend ist es, wenn dies nach den Maßstäben der praktischen Vernunft verneint werden kann (BVerwG, Urteil vom 27.11.2018, 9 A 8.17, Rn. 123). Dies ist vorliegend der Fall.

Zusätzliche oder größer dimensionierte Schutzmaßnahmen als die vorgesehenen (z. B. weiterer Querungs- oder Überflughilfen, weiterer oder größerer Irritationsschutzzäune) oder auch weitere Ausgleichsmaßnahmen zu Gunsten der vorstehend benannten Arten sind daher nicht erforderlich und Vorkommen sonstiger besonders oder streng geschützter Arten weist der vorhabenbetroffene Raum, wie die Untersuchungen ergeben haben, nicht auf. Für das Vorhandensein solcher sonstigen Arten haben sich weder im Rahmen der faunistischen Untersuchungen (und hier weder im Rahmen der eigenen Untersuchungen noch im Rahmen der Auswertung vorhandener Erkenntnisse) noch im Anhörungsverfahren Hinweise ergeben, die nachzuprüfen wären. Insoweit fehlen trotz des grundsätzlich hochwertigen Raums die Biotopstrukturen, so dass weitere Arten sicher ausgeschlossen werden können. Damit bedarf es auch keiner weiteren Überprüfung des ausschließlich bei geschützten Pflanzenarten zum Tragen kommenden Verbotstatbestandes der Nr. 4 des § 44 Abs. 1 BNatSchG.

Das planfestgestellte Vorhaben verstößt daher nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG. Eine Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen (§ 45 BNatSchG) ist nicht erforderlich.

6.4.1.4.1 <u>Fledermäuse</u>

Die Bauflächen – d. h. die künftig zur Trasse der B 64n bzw. der B 83n gehörenden Flächen und die Flächen, die temporär als Baufeld genutzt werden – sind überwiegend gehölzfreie Flächen des Offenlandes bzw. solche, die zumindest kaum ältere, sondern vorwiegend Schwachholz aufweisen. In baulich unmittelbar betroffenen Flächen und damit auch in den entlang der Bahnlinien zu findenden Gehölzen sind auch keine Fledermausquartiere nachgewiesen worden. Von daher erstrecken sich die Fledermausnachweise mit Ausnahme der nicht unmittelbar betroffenen Quartiere wie z. B. der Wochenstube der Zwergfledermaus im Haus Marbeke oder der in Godelheim und Ottbergen in Gebäuden quartierenden Breitflügelfledermaus auf Tiere, die sich auf der Jagd befinden. Dennoch ist nicht auszuschließen, dass mit der Entnahme von Gehölzen oder auch mit Gehölzrückschnitten im Einzelfall potentielle bzw. neu entstandene Fledermausquartiere verloren gehen.

Auch die abzubrechenden Gebäude am Westrand von Godelheim könnten Fledermausquartiere beherbergen.
Dass mit solchen potentiellen Fledermausquartieren als Folge der Baumaßnahmen einzelne Individuen verloren gehen könnten, verhindert aber das planfestgestellte Schutzregime mit seinen Bauzeitenfenstern und Untersuchungsvorgaben. Denn danach sind alle Gebäude und Baumbestände, die im Zuge der Baumaßnahmen abgerissen oder entnommen werden sollen und die potentiell über Quartiere (Spalten, Höhlen, Risse etc.) verfügen könnten, vorab auf das tatsächliche Vorhandensein solcher Strukturen hin zu untersuchen. Abriss oder Entnahme dürfen nur nach erneuter Untersuchung dieser Quartiere (die ebenfalls frühestens am 1. Oktober zulässig ist) und nur dann erfolgen, wenn die Quartiere nachweislich unbesetzt sind (vgl. LBP zu beiden BA sowie Kapitel A, Nebenbestimmungen der Nr. 5.4.3.2 des Beschlusses). Kommt es nicht zu einer Entnahme besetzter Quartiere, kann es daher auch nicht zum Verlust von Individuen der jeweiligen Art (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BNatSchG) und auch nicht ihrer Entwicklungsformen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 2 BNatSchG) kommen.
Gehen wider Erwarten potentielle Quartierstandorte verloren, sind sie zu ersetzen.

Im Ergebnis gleiches gilt für den Fall, dass Fledermäuse betriebsbedingt ihr Leben lassen, wenn sie die B64n oder die B 83n auf ihren Flügen zwischen ihren Quartierstandorten und ihren Nahrungsgebieten überqueren, dabei in den Verkehrsraum eintauchen und mit Kraftfahrzeugen kollidieren. Relevant sind entsprechende Gefahrenlagen dort, wo Fledermäuse jedenfalls mit einer gewissen Regelmäßigkeit die Fahrbahnen zu tief überfliegen oder sich auf den Flügen zwischen ihren Quartieren und Nahrungsgebieten so nah an der Trasse bewegen, dass ein Abdriften in den gefährdeten Verkehrsraum oberhalb der Fahrbahnen möglich ist.

Da die allermeisten Fledermäuse – hier mit Ausnahme der Breitflügelfledermaus, des Kleinen und Großen Abendseglers sowie der Rauhautfledermaus – vorwiegend strukturgebunden fliegen, d. h. sich an Leitstrukturen wie z. B. Gehölzreihen, Waldrändern oder Gewässerverläufen orientieren, entstehen solche Gefahrenlagen vorrangig dort, wo Strukturen, die entsprechend genutzt werden, beidseits an die Fahrbahnen der B 64n bzw. B 83n grenzen und Flugrouten über sie hinweg oder ggf. auch nahe an ihr entlang verlaufen.
Die Breitflügelfledermaus, der Große und Kleine Abendsegler sowie die Rauhautfledermaus sind dagegen auf Flügen zwischen ihren Quartierstandorten und ihren Jagdgebieten in aller Regel nicht von Kollisionsrisiken betroffen. Sie gehören zu

den eher hoch fliegenden und sich nur bedingt an Leitstrukturen orientierenden Arten. Straßen werden daher in der Regel oberhalb des relevanten Verkehrsraums gequert (vgl. auch M AQ, S. 52). Insoweit kann eine signifikante Erhöhung des allgemeinen Lebensrisikos ausgeschlossen werden. Relevante Betroffenheiten sind aber z. B. denkbar, wenn unmittelbar Jagdgebiete zerschnitten werden, die von einer vorwiegend in Bodennähe jagenden Art wie der Breitflügelfledermaus genutzt werden.

In den faunistischen Untersuchungen (vgl. vorstehend Nr. 6.4.1.2) sind daher entsprechende Leitstrukturen und auch potentielle Jagdgebiete erfasst, auf die Nutzung als Leitstruktur und Jagdgebiet hin untersucht und die Ergebnisse im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag bewertet worden.

Die Gutachter konnten mehrere Strukturen und tradierte Flugrouten sowie bedeutsame Nahrungshabitate erfassen. Nicht alle Fledermausarten nutzen jedoch alle Flugrouten bzw. jagen in den Nahrungshabitaten.

Im BA 1 quer über die B 64 alt und die B 64n hinwegführend und damit bedeutsam sind die Flugrouten, die entlang des Hechtgrabens (FR 2) und in besonderem Maße die entlang des Maibachs bzw. der Straße „Am Maibach“ führen (FR 9, vgl. Simon & Widdig 2009 sowie Bioplan August 2017). Die sich am Hechtgraben orientierende und damit über die B 64alt und B 64n führende FR 2 trifft dabei in Höhe des B 64-Abzweigs Taubenborn und des dortigen Bahnübergangs auf die Flugroute FR 1, die in den bis 2015 durchgeführten Untersuchungen entlang des Waldrands des Ziegenbergs und der Baumbestände an der Bahn in Nord-Süd-Richtung geführt hat. Die vorhandene B 64 quert sie am Bahnübergang dort, wo sie heute von der Westseite der Bahn zur Ostseite verschwenkt. Sie würde so auch über die auf der Westseite der Bahn verbleibende B 64n führen. Allerdings hat sich der Waldrand des Ziegenbergs durch Gehölzentnahmen, die aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen erfolgt sind, inzwischen Richtung Westen von der B 64alt/B 64n weg verlagert, zumal auch die Gehölze an der Bahn – was regelmäßig wiederholt wird – ausgedünnt wurden. Soweit nicht ohnehin bereits geschehen, wird sich die von der Richtung her straßen- und bahnparallele Flugroute daher spätestens mit dem Bau der B 64n mit der Folge zu den heutigen Waldrändern des Ziegenbergs hin verlagern, dass sie von der B 64n unberührt bleibt.

Nordöstlich der über die B 64n führenden Flugroute FR 9 am Maibach schließt im

Umfeld des Bahnhaltepunktes Godelheim quer zu ihr ein vorwiegend von der Zwergfledermaus genutztes Jagdhabitat an (FR 8). Auch abseits dieser Flugrouten 2, 8 und 9 ist zwischen Godelheim im Süden und der Querung des Hechtgrabens/dem Weg Taubenborn im Norden und vor allem auch im Umfeld der beidseits der B 64alt vorhandenen Teiche ein unregelmäßiges diffuses und zum Teil auch über den Trassenraum der B 64n hinweg führendes Fluggeschehen verzeichnet worden, das auf Wechsel zwischen den beidseits von ihr und der Bahn gelegenen Nahrungshabitate zurückzuführen ist. Es beinhaltet jedoch nur vereinzelte Überflüge an unterschiedlichen Stellen, die sich nicht zuletzt aufgrund fehlender beidseits anschießender Leitstrukturen nicht zu tradierten Routen verdichten. So fehlen auch entlang des Bruchweges (FR 7) entsprechende Gehölzstrukturen zwischen der Bahn und der vorhandenen B 64 völlig. Während die Fledermäuse auf der Westseite der B 64n mit Hilfe linearer Strukturen zu den Querungsmöglichkeiten der Flugrouten 2 (Hechtgraben) und 9 (Maibach) geleitet werden, fliegen sie östlich der B 64n in der Regel an der Nethe und ggf. auch an der Bahn entlang.
Eine weitere bahnparallele Flugroute befindet sich nördlich des Hauses Marbeke/südlich von Godelheim an der Bahn (FR 10). Dort existiert ein weiteres kleines Nahrungshabitat der im Haus Marbeke quartierenden Zwergfledermäuse.
Die auf der Nord-/Nordwestseite der Bahn liegenden Nahrungshabitate gehen mit dem Bau der B 64n verloren.

Im BA 1b führen analog zu vorhandenen Strukturen 3 regelmäßig von Fledermäusen genutzte Flugrouten über die B 64n (Bioplan Januar 2014, aktualisiert Dezember 2015). Eine (F 1) erstreckt sich südwestlich der B 64n-Anschlussstelle B 83 zwischen dem Wald am Langer Berg und dem Haus Marbeke auf der Südostseite der heutigen B 64, in dem eine Wochenstube der Zwergfledermaus verifiziert wurde. Sie wird auch nur von der Zwergfledermaus genutzt. Die zweite Route (F 2) verbindet das Herbremer Holz mit Amelunxen. Sie folgt einem an das Herbremer Holz anschließenden Gehölzstreifen, führt in Höhe der L 837 über die heutige B 64 und folgt sodann der Allee an der L 837 in Richtung Amelunxen. Nordwestlich der Bahn teilt sie sich dabei in einen südwestlichen und einen nordöstlichen Zweig auf. Der nordöstliche Zweig folgt vom Herbremer Holz aus zunächst noch rd. 100 m bahnparallelen Gehölzen, bevor der die Bahn und südlich des zu Amelunxen gehörendenden Gebäudes Neuer Weg 8 die B 64alt quert und einer weiteren Gehölzreihe folgt. An der L 837 und knapp 100 m südöstlich der B 64 laufen beide Zweige wieder zusammen. Die dritte Route (F 3) befindet sich in Höhe eines im Nordosten von Ottbergen unter der Bahn durchführenden und dort parallel zum

namenlosen Gewässer „A“ verlaufenden Wirtschaftsweges. Das Gewässer verläuft hier in einem Gewölbedurchlass. Die Flugroute führt von dem Wald am Stockberg zur Nethe. Die Fledermäuse nutzen in der Regel die Unterführung. Überflüge finden eher selten statt. Auch die vorhandene B 64 wird überflogen.
Zwischen den Flugrouten 2 und 3 sind auch hier hochwertige die Bahnlinie begleitende Fledermausjagdgebiete betroffen.

Die B 83n quert 4 Flugrouten, die sich entlang von teilweise – besonders für die Zwergfledermaus – auch als Jagdgebiet dienenden Leitstrukturen orientieren (Bioplan 2018, aktualisiert Juni 2019). Die Struktur und Flugroute 1 befinden sich nahe des Beverunger Ortsteils Wehrden dort, wo sich an der Deponie die Bahnstrecke Ottbergen-Northeim und die stillgelegte Bahnstrecke Scherfede-Holzminden gabeln. Nummer 2 liegt ca. 250 m weiter nordwestlich und besteht aus einer u. a. an die benannten Bahnlinien anschließenden linearen in landwirtschaftlichen Flächen verlaufenden Gehölzstruktur. Eine vergleichbare Gehölzstruktur – Nr. 3 – ist nochmals rd. 400 m weiter nordwestlich entlang des namenloses Gewässers „G“ vorhanden. Die vierte Struktur und Flugroute bilden die Nethe und ihre Ufergehölze.

Zum Schutz der Fledermäuse vor Kollisionen sehen die beiden LBP umfangreiche dichte Abpflanzungen sowie Schutzwände (die Lärmschutzwand bei Godelheim eingeschlossen), Zäune, neue bzw. angepasste Leitstrukturen, zwei Fledermausbrücken und die Anpflanzung diverser Großbäume vor (vgl. jeweils als CEF-Maßnahmen ausgestaltete Schutzmaßnahmen S 8.1, S 8.2, S 11.1 und S 11.2 des LBP für den BA 1 sowie S 4.1, S 5.1, S 6.1 und S 14.1 des LBP für den BA 1b). In Verbindung mit den sich ergebenden Möglichkeiten, die B 64n bzw. die B 83n zu unterfliegen (z. B. an der Nethebrücke der B 83n), stellen sie sicher, dass die tradierten Flugrouten ohne relevante Kollisionsrisiken aufrechterhalten bleiben.

Die neuen Gehölzstrukturen der Abpflanzungen an der B 64n stellen zusammen mit den Schutzzäunen und -wänden sicher, dass sich jagende Tiere dort vorwiegend parallel zur B 64n bewegen, nicht in den Verkehrsraum abgleiten und Flüge über die B 64n möglichst nur in Ausnahmefällen und in ausreichender Höhe stattfinden. Dort, wo wie in Godelheim nördlich des Maibachs bahnparallele Jagdhabitate festgestellt wurden, entstehen diese mit den Abpflanzungen an der B 64n neu. Diese Ersatzjagdhabitate werden mit ausreichendem Abstand soweit neben der B 64n angelegt, dass entlang der Strukturen jagende Tiere außerhalb des sie ggf.

gefährdenden Verkehrsraums bleiben und Flüge über die B 64n möglichst nur in Ausnahmefällen und in genügender Höhe stattfinden. Diffuse Straßenquerungen einzelner Tiere abseits der tradierten Routen wie z. B. auch solche im Umfeld der Gewässer nördlich von Godelheim (Taubenborn und Freizeitanlage) können insoweit zwar nicht ausgeschlossen werden, werden aber gleichzeitig im Rahmen des Gesamtkonzeptes, dass neben den Schutzwänden/-zäunen und Abpflanzungen durch Gehölzstreifen auch einige Großbaumpflanzungen an Stellen beinhalten, an denen hohe Gehölze fehlen oder verloren gegangen sind, so minimiert und bezüglich der Flughöhen so beeinflusst, dass signifikante Steigerungen der allgemeinen Lebensrisiken der maßgebenden Fledermausarten ausbleiben.

Anders als an der B 64n erstrecken sich die Jagdhabitate, die im Umfeld der B 83n vorhanden sind, mit den 4 erfassten Strukturen quer zu ihr. Insoweit führen Jagdflüge entlang dieser Strukturen unmittelbar durch den neu entstehenden Verkehrsraum. Hier beschränken sich entsprechende Querungen des Verkehrsraums deshalb nicht auf Einzelflüge. Sie häufen und verdichten sich vielmehr mit der Folge zu regelmäßig genutzten Flugrouten, dass dort ein erhöhtes und verbotsrelevantes Kollisionsrisiko entsteht.

Wie an der B 64n bleiben die Flugrouten unter Berücksichtigung der Schutzmaßnahmen aber auch an der B 83n erhalten, ohne relevante Kollisionsrisiken auszulösen.

Die besonders bedeutsame Flugroute entlang der Nethe und ihrer Auengehölze – Struktur 4 an der B 83n – wird nach den Untersuchungen vom überwiegenden Teil der im Planungsraum kartierten Fledermausarten regelmäßig genutzt. Unmittelbar nachgewiesen wurden mit der Bechstein-, Teich-, Wasser-, Fransen-, Rauhaut-, Zwerg- und Mückenfledermaus, dem Großen Mausohr, dem Großen Abendsegler sowie der Großen und/oder Kleinen Bartfledermaus mindestens 10 Arten. Potentiell kommen die Arten der erfassten Ruftypengruppe Nyctaloide bzw. Nycmi – Kleiner Abendsegler und Breitflügelfledermaus – hinzu. Für alle diese Arten verfügt die Nethebrücke über einen ausreichend großen Durchlass, so dass sie die B 83n unterfliegen können. Die Brücke verfügt über eine lichte Weite von 33 m sowie eine lichte Höhe von mehr als 5 m bei Mittelwasser (Durchlassgröße > 165 m²), die selbst bei einem 100-jährigen Hochwasserereignis noch mehr als 3 m beträgt (= rd. 100 m²). Mit der auf jeder Brückenseite vorgesehenen 4 m hohen Schutz-

wand wird gleichwohl auch das Risiko für die Tiere begrenzt, die nicht den Brückendurchlass nutzen und die B 83n ggf. überfliegen.

Die Flugrouten an den Strukturen 1 bei Wehrden, 2 nordwestlich davon und 3 an dem namenlosen Gewässer „G“ nutzt bei zum Teil geringeren Frequentierungshäufigkeiten ein ähnliches Artenspektrum, wobei die Zwergfledermaus jeweils besonders häufig registriert wurde (vgl. Bioplan 2018). Teilweise konnte zwar nicht jede der genannten Arten nachgewiesen werden, dafür kommen dort jedoch jeweils das Graue und/oder Braune Langohr hinzu. Besonders die Zwergfledermaus nutzt die Strukturen dabei offensichtlich nicht nur zur Orientierung auf Transferflügen, sondern auch zum Jagen.

Die Schutzmaßnahmen an der Struktur 3 mit dem namenlosen Gewässer „G“ umfassen beidseits jeweils 2 Großbäume (vgl. Deckblatt „D“) sowie 40 m lange und 4 m hohe Schutzzäune. Die Forderung der Naturschutzverbände, beidseitig Großbäume vorzusehen, ist damit erfüllt. Der Rahmendurchlass für das Gewässer bekommt eine Breite von 3 m und eine Höhe > 3,25 m, mithin ein Flächenvolumen von 9,75 m², das für die über dem Wasser fliegenden und jagenden Arten (Wasserfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Teichfledermaus) zwar in der Regel ausreichend ist, solange das zeitweise trockenfallende Gewässer Wasser führt. In dem danebenliegenden Wirtschaftsweg ist für dieses Gewässer jedoch nur ein 2 m breiter und 0,6 m hoher (Flächenvolumen = 1,2 m²) und insoweit zu kleiner Durchlass geplant. Für Zeiten, in denen das Gewässer trockenfällt, für die Tiere, die die B 83n wegen des zu kleinen Durchlasses im Wirtschaftsweg oder des dichten Bestands von Stauden, Sträuchern und Erlen, der sie ggf. am Anfliegen des Gewässers und damit auch am Jagen über dem Gewässer hindert, überfliegen sowie für alle anderen die Route nutzenden Arten ist mit den Zäunen und den im Vergleich zu ihnen in etwa doppelt so hohen Großbäumen der Schutz gewährleistet (vgl. Schutzmaßnahme S 14_{CEF} des LBP für den BA 1b und Präzisierung des Fledermausschutzes im Deckblatt „D“). Weiterer Maßnahmen bedarf es angesichts der von den Fledermäusen zu passierenden Straßenbreite von inklusive Randstreifen 8 m nicht. Dies gilt nicht zuletzt vor dem Hintergrund des angesichts des nächtlichen Verkehrsaufkommens von im Durchschnitt 64 Kfz pro Stunde (= 1,07 Kfz pro Minute) eher begrenzten Gefahrenpotentials.

Auch wenn dort tief fliegende und jagende Arten die B 83n mangels eines Gewässers und vergleichbaren Durchlasses die B 83n nicht unterfliegen können, stellt

sich die Situation an der Struktur 2 ähnlich der an der Struktur 3 dar. Auf die Pflanzung von 2 weiteren Großbäume auf der Nordseite der B 83n kann verzichtet werden, weil dort bereits entsprechend hohe Gehölze vorhanden sind, die auch erhalten bleiben.

Im Bereich des „Gleisdreiecks“ bei Wehrden (Struktur 1) hat sich an den Gleisen der noch existierenden und auch entlang der außer Betrieb genommenen Bahnstrecke sowie dazwischen ein Jagdhabitat entwickelt, in dem ein großer Teil der Flugbewegungen nicht auf tradierten Routen, sondern diffus innerhalb des Jagdhabitates stattfinden. Unter Berücksichtigung dieser Flugbewegungen wird die Trasse der B 83 n vorwiegend entlang der Strukturen an der noch im Betrieb befindlichen Bahnstrecke Ottbergen-Northeim gequert. Die B 83n wird dort über die Bahnlinie geführt so dass die Tiere hier wie an der Nethe die B 83n unterfliegen können. Jeweils 4 m hohe Schutzzäune sind auch hier auf beiden Straßenseiten vorgesehen. Im Übrigen erhält die B 83n westlich davon ebenfalls auf beiden Seiten einen gehölzfreien Streifen, so dass jagende Fledermäuse nicht in die unmittelbare Nähe des Verkehrsraums gelangen, sich an den dann anschließenden Gehölzrändern orientierend vorwiegend parallel zur Straße jagen und sie – sofern sie nicht die Brücke über die Bahn unterfliegen – dort queren, wo dieses Jagdgebiet durch eine senkrecht zur B 83n verlaufende Struktur begrenzt wird (vgl. Abbildung 55 der Präzisierung des Fledermausschutzkonzeptes). Auch dieser Bereich wird von den 4 m hohen Schutzzäunen erfasst.
In Verbindung mit der gefahrlosen Unterquerungsmöglichkeit an der Brücke und dem eher geringen Verkehrsaufkommen von nur 64 Kfz in den Nachtstunden kann der Tötungstatbestand auch bezogen auf diese Flugroute ausgeschlossen werden.

Die Flugroute entlang des Maibachs und der Straße „Am Maibach“ (B 64n im BA 1, FR 9) führt bei Godelheim an einer Stelle über die B 64n, an der diese inklusive einer Verflechtungsspur insgesamt 4 Fahrstreifen aufweist und damit deutlich breiter als die B 83n ist. Von Bedeutung ist sie in erster Linie für die Bartfledermäuse, die Wasser- und die Zwergfledermaus. Nicht völlig ausgeschlossen werden können auf dieser Flugroute auch die Arten, die u. a. auch in den sich nördlich anschließenden Jagdhabitaten entlang der Flugroute 8 festgestellt wurden (Breitflügelfledermaus, Großer und/oder Kleiner Abendsegler, Rauhautfledermaus, Graues und/oder Braunes Langohr).

Angesichts der Breite der B 64n kann die aus Lärmschutzgründen ohnehin vorgesehene 4 bis 6 m hohe Lärmschutzwand weder alleine noch in Kombination mit einer etwaigen korrespondierenden Zaun- oder Wandlange auf der gegenüberliegenden Seite den Fledermausschutz gewährleisten. Denn bei breiteren Straßen als der B 83n besteht besonders für streng strukturgebunden fliegende Arten die Gefahr, dass die Tiere nach dem Überfliegen eines Zauns oder einer Wand ihre Flughöhe wieder absenken. Er wird deshalb über die mit dem Deckblatt „E“ und der Schutzmaßnahme S 11.1_{CEF} des BA 1 in das Verfahren gebrachten Überflughilfe (Fledermausbrücke als „Hop-Over“) gesichert, mit der sich im Übrigen die zum Schutz dieser Flugroute vorgebrachte Kritik der Naturschutzverbände und auch der höheren Naturschutzbehörde weitgehend erledigt hat. Die Fledermausbrücke wird die der Route folgenden Fledermäuse einerseits veranlassen, die B 64n in ausreichender Höhe zu überqueren und andererseits gleichzeitig verhindern, dass das Flugniveau im Trassenraum wieder zu niedrig wird. Das über eine lichte Höhe > 4,70 m, eine Länge bzw. lichte Weite von knapp 22 m sowie – zwischen den 2 m hohen blick-dichten Irritationsschutzwänden, die auf den Brückenkappen errichtet werden – eine Breite von 8 m verfügende Bauwerk wird unmittelbar in die Flugroute hineingestellt und behält deren Richtung unverändert bei. Zudem wird die Einbindung in die vorhandene Leitstruktur mit Hilfe zusätzlicher Gehölze und Lückenschlüsse weiter optimiert. Die Fledermausbrücke ist Teil einer CEF-Maßnahme und muss mithin vor der Verkehrsfreigabe funktionsfähig sein. Dazu gehört auch, dass die in Form einer 3 m breiten Hecke und einem beidseitig ca. 2,5 m breiten Krautflurstreifen vorgesehene Begrünung der Brücke vorhanden ist und ebenfalls die ihr zugedachte Leitfunktion erfüllen kann. Auch müssen auf der Westseite der Brücke – parallel zur Lärmschutzwand gegenüber – beidseits ca. 23 m lange und 4 m hohe blickdichte Irritationswände an sie anschließen.

Die Fledermausbrücke wird zwar beidseits ohne Rampe/Bodenanbindung errichtet. Zur genannten Einbindung in die vorhandenen Leitstrukturen am Maiweg werden die dort vorhandene Birkenreihe aber bis zur Fledermausbrücke verlängert und an die vier Eckpunkte der Brücke Großbäume – mindestens 8 m Höhe – gesetzt. Zur weiteren Optimierung ihrer Einbindung sollen angesichts der fehlenden Rampen zudem auf der Westseite zwischen die Hochstämme Sträucher so gepflanzt werden, dass die Fledermäuse möglichst höhengestaffelt zur Brücke geleitet werden. Auf der Ostseite stehen Strauchpflanzungen zwischen den Großbäumen vermutlich die Belange der Bahn entgegen. Die Möglichkeit entsprechender Pflanzungen wird aber im Zuge der Ausführung nochmals überprüft werden.

Die bisherigen Gehölze nördlich des Bahnhaltepunktes Godelheim, die insbesondere den Zwergfledermäusen als Jagdhabitat dienen (vgl. parallel zur B 64n im BA 1 verlaufende Flugroute 8), gehen zwar verloren. Westlich der B 64n wird jedoch mit ausreichendem seitlichen Abstand ein 6 m breiter Gehölzstreifen neu angelegt, an die Fledermausbrücke anschließt. Er wird den Fledermäusen in unmittelbarer Nähe des alten als neues Jagdhabitat zur Verfügung stehen und über die Strukturen im Umfeld der Fledermausbrücke an diese anknüpfen. Gleichzeitig führt der neue Gehölzstreifen Richtung Norden zum Bruchweg, an dem von dort aus bis zur B 64alt einer Reihe aus Laubbaumhochstämmen gepflanzt werden wird. Auf der gegenüberliegenden Seite der B 64alt schließen die vorhandenen einen See der Godelheimer Seenplatte umgebenden Gehölze an diese Baumreihe an. Die Fledermäuse erhalten damit eine weitere bislang nicht vorhandene Querungsmöglichkeit mit Verbindung zu Lebensräumen östlich der B 64n und der B 64alt. Die über den Bruchweg führende B 64n kann risikolos unterflogen werden (lichte Brückenweite 11,50 m, lichte Höhe > 4,70 m). Zusätzlich werden auf dem Brückenbauwerk aber auch noch 4 m hohe Irritationsschutzzäune errichtet sowie auf jeder Brückenseite 2 Großbäume angepflanzt.
Angesichts dieser unmittelbaren Einbindung und Ausrichtung der Fledermausbrücke in die tradierte Route, der Ersatzjagdhabitate sowie des Anschlusses an den in Strukturen eingebundenen Bruchweg und die damit einhergehende weitere gefahrlose Querungsmöglichkeit geht die Planfeststellungsbehörde im Einklang mit der höheren Naturschutzbehörde davon aus, dass sie die ihr zugedachte Funktion erfüllt, obwohl sie nicht über die im M AQ 2022 empfohlene Breite von 13,50 m verfügt.

Analog zu der Flugroute am Maibach ist für Fledermäuse auch auf der Route zwischen dem Herbremer Holz und Amelunxen (B 64n im BA 1b, F 2) kein Unterfliegen der B 64n möglich. Auch hier wurde die Kritik aus dem Anhörungsverfahren aufgenommen und mit dem Deckblatt „E“ eine Fledermausbrücke als „Hop-Over“ (Schutzmaßnahem S 5.1 im BA 1b) in das Verfahren eingebracht. Relevant ist sie für die dort erfassten Arten Kleine- und/oder Große Bartfledermaus, die Breitflügelfledermaus, die Fransenfledermaus und die Zwergfledermaus, die auch hier am häufigsten nachgewiesen wurde. Nicht völlig ausschließen lassen sich der Große Abendsegler, der zusammen mit den vorgenannten Arten an den Gehölzen entlang der Bahn jagend registriert wurde, sowie – insbesondere während der Zugzeiten – die Rauhautfledermaus (vgl. Bioplan 2014, aktualisiert 2015 sowie präzisiertes Fledermausschutzkonzept).

Die Fledermausbrücke ist vergleichbar ausgestaltet, gleich hoch (lichte Höhe > 4,70 m) und erstreckt sich angesichts der nur 3 Fahrstreifen ohne Verflechtungsspuren nur über eine lichte Weite von 18,25 m. Anders als die am Maibach erfüllt sie die Vorgaben des M AQ 2022. Sie weist eine Breite von 13,50 m zwischen den Brückenkappen und den auch hier auf ihnen vorgesehenen Irritationsschutzwänden auf und wird mit einer zweireihigen Hecke samt zusätzlichem Krautflurstreifen zwischen den beiden Reihen bestückt. Auch hier schließen entlang der B 64n beidseits 4 m hohe und 23 m lange blickdichte Irritationsschutzwände an. Die Einbindung in die Flugroute mit jeweils einem Großbaum an jeder Brückenecke und auf der Westseite Sträuchern zwischen den Großbäumen – Strauchpflanzungen zwischen den Großbäumen auf der Westseite werden auch hier in der Ausführung geprüft – erfolgt entsprechend. Die Brücke verlängert den vom Herbremer Holz kommenden Gehölzstreifen in gerader Richtung und führt damit nicht im rechten Winkel, sondern dem südwestlichen Zweig der Route folgend schrägwinklig so über die B 64n, dass sich auch hier keine Flugrichtungsänderungen ergeben und die gedachte weitere Verlängerung über die Bahn hinaus unverändert zur Allee an der L 837 führt.

Da der aus Bäumen und Gebüschen bestehende und auf ihrer Westseite parallel zur Bahn verlaufende Gehölzstreifen mit dem Bau der B 64n entfällt, geht der nordöstliche Zweig der Flugroute zwar verloren. Mit der bis zu 7 m breiten Gehölzhecke der Schutzmaßnahme S 5.1_{CEF} des LBP für den BA 1b, die parallel zur B 64n vorgesehen ist, entsteht jedoch eine Leitstruktur zwischen der auf dem südwestlichen Zweig der Route geplanten Fledermausbrücke und dem nordöstlichen Zweig der heutigen Flugroute. Insofern werden beide Zweige der heutigen Route ohne Auswirkungen auf ihren Bestand gebündelt. Der Raum und die Strukturen zwischen der Bahn und der L 837 bleiben im Übrigen unberührt.

Die genannte Gehölzhecke der Schutzmaßnahme S 5.1_{CEF} des LBP für den BA 1b stellt auch den Schutz der parallel zur Bahnlinie und B 64n patrouillierenden Fledermäuse sicher. Sie ersetzt die alte Leitstruktur, führt die Fledermäuse mit um die Breite der B 64n vergrößertem Abstand weiterhin parallel zur Bahn und mindert so das Risiko des Abgleitens in den Verkehrsraum auf ein nicht verbotsrelevantes Maß ab (s.o.). Bei Bau-km 7,550 km in etwa mittig zwischen der Fledermausbrücke und dem B 83n-Anschluss an die B 64n schließt die neue Leitstruktur zudem an die an dieser Stelle entstehende Unterführung eines Wirtschaftsweges an. Die Unterführung ist 8 m breit, > 4,50 m hoch und 16,10 m lang (bzw. zwischen den Geländern der B 64n breit). Auch unter der etwas weiter östlich anschließenden Bahn

wird dieser Wirtschaftsweg durchgeführt. Diese Unterführung hat bei gleicher Aufweitung/Durchlassgröße eine Länge von 7,50 m. Da die Durchlassgrößen (36 m²) lt. M AQ 2022 ausreichen, um von den niedrig fliegenden Bartfledermäusen und auch allen anderen Arten angenommen zu werden, entsteht damit eine weitere nicht mit Risiken verbundene Querungsmöglichkeit.
Signifikante Erhöhungen des allgemeinen Lebensrisikos dadurch, dass Fledermäuse die in diesem Raum nachts nur mit 96 Kfz/h in der Nacht belasteten B 64n überfliegen, sind daher sicher auszuschließen.

Die übrigen über die B 64n führenden Flugrouten sind mit Blick auf die sie nutzenden Arten und/oder die Häufigkeit ihrer Nutzungen in beiden BA zwar von geringerer Bedeutung, können aber ebenfalls relevanten Beeinträchtigungen ausgesetzt sein.

Auf der nördlichsten Route im BA 1 entlang des Hechtgrabens (FR 2, vgl. Simon & Widdig 2009 sowie Bioplan 2017) queren die Zwergfledermaus und die Wasserfledermaus die B 64. Vereinzelt wurden auch das Große Mausohr und die Fransenfledermaus festgestellt. Wie den Hechtgraben quert die B 64n auch diese Fledermausroute.
Die benachbarte sich am Waldrand des Ziegenbergs und den Gehölzen an der Bahn orientierende Flugroute 1 führt nahe des Hechtgrabens am dortigen Bahnübergang zwar ebenfalls über die B 64. Hier wurden das Große Mausohr, der Große und der Kleine Abendsegler, die Breitflügelfledermaus, die Zwergfledermaus, die Kleine und/oder Große Bartfledermaus, die Rauhautfledermaus sowie vereinzelt das Braune und/oder Graue Langohr kartiert. Angesichts unabhängig von der Planung der B 64n eingetretener Veränderungen (Gehölzrücknahmen am Fuße des Ziegenbergs und Auslichtungen der Gehölze an der Bahn, s. o.) bleibt diese reine Nord-Süd-Route jedoch unberührt. Aufgrund des Baus der B 64n und der bereits vorhabenunabhängig erfolgten Gehölzentnahmen verlagert sie sich weiter nach Westen hin zu den neu entstandenen Waldrändern und verläuft damit in ausreichendem seitlichem Abstand zur B 64n.

Auch die Fledermausroute FR 2 verlagert sich im Zuge des Straßenneubaus etwas, bleibt aber ohne relevante Kollisionsrisiken erhalten. Zusammen mit dem aus den Hangbereichen unterhalb des Ziegenbergs kommenden Hechtgraben quert sie die B 64alt im Norden des BA 1 am dortigen Bahnübergang. Die letzten rd. 100 m vor dem unter der B 64alt und der Bahn durchführenden Durchlass verläuft sie

zusammen mit dem Hechtgraben und den Gehölzstrukturen auf der Westseite der Bahn. Dieser Bereich wird mit der B 64n überbaut. Mit dem Straßenneubau werden deshalb die Querung des Hechtgrabens durch die Bahn und damit einhergehend auch der B 64n um rd. 100 m nach Süden und der Hechtgraben auf die Ostseite der Bahn verlegt. Insgesamt umfasst die Verlegung des Hechtgrabens eine Länge von 180 m. Seine Überbrückung erfolgt mit Hilfe eines 3,50 m breiten und 1,75 m hohen Rahmendurchlasses, in dem der Hechtgraben in einer 0,50 m breiten und mit Blick auf die Durchgängigkeit für Amphibien beidseitig mit Bermen ausgestatteten Rinne verläuft.
Mit Blick auf die Fledermäuse sind sowohl westlich der B 64n als auch östlich der Bahn jeweils an der Durchlassöffnung 2 Großbäume und 30 m lange Irritationsschutzwände vorgesehen. Auf der Westseite der B 64n wird zudem ein 6 m breiter und mindestens 4 m hoher Gehölzstreifen angelegt (in der Übergangszeit, solange 4 m Höhe ggf. nicht erreicht sind, wird zwischen dem Langenbergweg und dem Bruchweg dort provisorisch ein 4 m hoher Zaun aufgestellt, wo nicht ohnehin bereits eine Irritationsschutzwand vorgesehen ist), der dann auf der Ostseite der Bahn verlaufende Hechtgraben wird mit Ufergehölzen bestückt. Diese Kombination aus Schutzmaßnahmen reicht zur Vermeidung von Kollisionsrisiken aus. Die Wasserfledermaus kann den Durchlass nutzen und die B 64n und die Bahn unterfliegen. Bei der Durchlassgröße von 6,13 m² kann davon ausgegangen werden, dass die sehr tief über Gewässern jagende Art den Durchlass auch annimmt. Lt. M AQ 2022 reichen für die entsprechende Verbundfunktion oft schon Durchlassgrößen von mehr als 4 m² aus. Sollte sie dennoch die B 64n zum Teil auch überfliegen, vermindern die zu höheren Überflügen anregenden Schutzwände und Bepflanzungen Restrisiken, so dass insgesamt eine signifikante Erhöhung ihres allgemeinen Lebensrisikos ausbleibt. Gleiches gilt für die übrigen Arten, die die B 64n und die Bahn überfliegen werden. Angesichts der vorgesehenen und als Leitstruktur dienenden Bepflanzungen entlang der B 64n und des verlegten Hechtgrabens sowie der Großbäume kann auch mit genügender Sicherheit davon ausgegangen werden, die Fledermäuse die um rd. 100 m verlegte Flugroute auch „finden“ und die neue Route annehmen werden.

Die beiden übrigen tradierten und über die B 64n hinwegführenden Flugrouten befinden sich im BA 1b.

Auf der zwischen dem Stockberg und der Nethe am Südende des BA 1b der B 64n

verlaufenden Flugroute (F 3) wird der unter der Bahn durchführende Wirtschaftsweg bezogen auf die Unterführung und seinen Verlauf nördlich von ihr aufgegeben. Die Fledermäuse nutzen derzeit teilweise die Unterführung, teilweise überfliegen sie die Bahnlinie. Genutzt wird die Route von der Zwergfledermaus, der Wasserfledermaus und der Fransenfledermaus. Nicht auf der Fledermausroute, wohl aber jagend entlang der Gehölze an der Bahn konnten unter Berücksichtigung auch der Untersuchungen, die mit Blick auf die B 64n/B 83n im BA 3 zwischen Hembsen und Ottbergen 2020 durchgeführt worden sind, Bartfledermäuse und deutlich seltener das Große Mausohr, die Rauhautfledermaus und die Mückenfledermaus nachgewiesen werden. Nicht völlig auszuschließen der nur mit sehr geringer Aktivitätsdichte erfasste Große Abendsegler.

Aktuell werden die Unterführung und damit die Bahnquerung von den Fledermäusen, die von der Unterführung Richtung Nethe unterwegs sind, zwar noch immer genutzt. Die Bedeutung der direkten Route zwischen der Unterführung und dem Stockberg ist jedoch weitgehend verloren gegangen. Zum einen sind große Gehölzbestände am Südhang des Stockbergs 2018 durch den Orkan Friederike verloren gegangen. Anschließend sind weitere Nadelholzbestände durch Borkenkäferbefall und gleichzeitigte Trockenheit abgestorben und abgeräumt worden. Abgestorben und anschließend teilweise eingeschlagen worden ist des Weiteren im Frühjahr/Frühsommer 2020 ein südöstlich an die Bahn grenzender Fichtenbestand. Ein großer Teil der für die Route bedeutsamen Strukturen ist damit insbesondere nördlich der Bahn nicht mehr vorhanden. Gleichwohl werden die Unterführung und die von dort zur Nethe weiterführende Route nach wie vor von Tieren genutzt, die an den Gehölzen nördlich der Bahn beidseits der Unterführung jagen bzw. – dies gilt insbesondere für Tiere, die aus Richtung Ottbergen zufliegen – diese Gehölze aus Leitstruktur nutzen. Von daher gehören potentiell auch das Große Mausohr, die Bartfledermäuse, die Rauhautfledermaus und die Mückenfledermaus zu den Arten, die dort die Bahn und die parallel zu ihr verlaufende B 64n queren. Eher unwahrscheinlich, aber nicht auszuschließen ist der Große Abendsegler.

Südlich der Bahn in Richtung Nethe nimmt die Intensität der Nutzung der Route deutlich zu. Angesichts dessen wird in diesem Bereich auf der Nordseite der B 64n auf die Neuanpflanzung von Gehölzen verzichtet, um dort keine attraktiven Jagdhabitate und Leitlinien entstehen zu lassen. Die Gehölze südlich der Bahn bleiben unberührt und können, wie zum Teil schon heute, die Funktion der entfallenden Gehölze nördlich der Bahn übernehmen. Die Route wird sich damit dauerhaft auf

die Südseite der Bahn verlagern, womit Querungen der B 64n mit einer artenschutzrechtlich relevanten Häufigkeit an dieser Stelle entfallen werden. Dessen ungeachtet können Tiere aber auch den Durchlass nutzen, der an die Bahnquerung anschließt und mit dessen Hilfe die B 64n das dort ebenfalls verlaufende namenlose Gewässer „A“ quert. Er wird bei einer Länge von 22,8 m eine Breite von 3 m und eine Höhe von ebenfalls 3 m, mithin einen 9 m² großen Querschnitt aufweisen und damit jedenfalls für die Wasser- und die Fransenfledermaus auch die artspezifischen Größenanforderungen einer geeigneten Fledermausunterführung erfüllen (vgl. M AQ 2022).
Eine Wiederaufforstung der am Stockberg verloren gegangenen Waldbestände wird zwar dazu führen, dass sich dort auch wieder Fledermäuse einfinden. Strukturmäßig sind die Waldbestände am Stockberg aber mit denen des Herbremer Holzes vernetzt. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass Tiere vom Stockberg über das Herbremer Holz zur Fledermausbrücke der Route F 2 gelangen können und werden.
Dessen ungeachtet sieht die Planung für den Abschnitt 1a der B 64n (Brakel/Hembsten-Höxter/Ottbergen), für den das Planfeststellungsverfahren noch einzuleiten ist, am unmittelbar an den Abschnitt 1b anschließenden Nordende der B 64n die Errichtung einer vollwertigen Grünbrücke vor. Die Fledermausroute F 3 soll in diese Grünbrücke einbezogen/an sie angebunden werden. Da dieser Abschnitt zusammen mit dem diesem Beschluss zu Grunde liegenden Abschnitt 1b errichtet werden muss, weil der Abschnitt 1b nicht über einen eigenen Verkehrswert verfügt (vgl. Abschnitt A, Nr. 1.2 des Beschlusses), wird sich die Situation für die Fledermäuse auf dieser Route im Übrigen darüber hinaus noch wesentlich verbessern.

Als letzte quer zur B 64n verlaufende Flugroute verbleibt die der häufigsten Art des Raums, der Zwergfledermaus, entlang eines baumbestandenen Wirtschaftsweges zwischen dem Langen Berg, ihren Nahrungshabitaten an der Bahn, die vereinzelt auch von der Wasserfledermaus und vom Großen Abendsegler genutzt werden, und dem über Quartiere (Wochenstuben) verfügenden Haus Marbeke (F 1). Zu ihrem Schutz und als Überflughilfe sieht der LBP für den BA 1b auf der Westseite der B 64n eine 6 m breite dichte Gehölzpflanzung und 2 Großbäume vor. Auf der Ostseite und zwischen ihr und der Bahn wird ein 30 m langer und 6 m hoher Schutzzaun errichtet. Dessen ungeachtet entsteht auf der Westseite der B 64n in südlicher Richtung eine neue auch als Jagdhabitat dienende Leitstruktur mit Anbindung an den dort unterführten Wirtschaftsweg und der Möglichkeit, die B 64n

dort zu unterfliegen (vgl. Ausführungen zur Fledermausbrücken in Höhe der L 837).

Die Einwendungen der Naturschutzverbände, wonach diese Schutzmaßnahmen nicht oder nur teilweise ausreichend wirksam sind, weist die Planfeststellungsbehörde zurück.

Entgegen der Auffassung der Naturschutzverbände dienen dabei zunächst u. a. die Großbaumpflanzungen bei Bau-km 10+310 und Bau-km 10+867 (FR 3 und 5 im BA 1) nicht als vollwertige Überflughilfen im engeren Sinne. Denn dort wurden – wie schon ausgeführt, s. o. – keine tradierten Flugrouten, d. h. keine gezielten Ausflugsrouten im Sinne regelmäßiger Transferflüge zwischen Quartier und Jagdhabitat, sondern lediglich diffuse Überflüge einzelner Tiere festgestellt. Insoweit vervollständigen diese Großbaumpflanzungen zusammen mit den durchgehenden Gehölzstreifen der Schutzmaßnahme S 8.1_{CEF} lediglich allgemein den Schutz der Fledermäuse vor dem Abdriften in den Verkehrsraum und haben nur ergänzend das Ziel, bei etwaigen Querungen der B 64n ggf. auch auf höhere Flughöhen hinzuwirken und so etwaige Restrisiken abzumildern.

Die geforderte breitere Ausgestaltung der Fledermausbrücke am Maibach mit einer zweireihigen Hecke analog zu der im BA 1b in Höhe der L 837 und gem. M AQ 2022, Tabelle 9, ist bautechnisch nicht unter Beibehaltung der Achse möglich. Da einer Verbreiterung nach Nordosten die Rampe zu der Brücke für die Fußgänger und Radfahrer entgegensteht (bei einer Verkürzung der Rampe würde ihre Steigung zu groß), müsste sie vollständig Richtung Südwesten erfolgen. Damit würde zum einen auch die Achse der Fledermausbrücke verlagert. Zum anderen würde die zusätzliche Brückenbreite auf die südlich der Straße „Am Maibach“ vorhandene Bebauung zuführen. Im Ergebnis würde die Verbreiterung der Fledermausbrücke ihren Wirkungsgrad als „Hop-over“ daher nicht verbessern, sondern ggf. sogar verschlechtern. Denn dieser hängt wesentlich auch davon ab, wie genau die Einbindung in die tradierte Fledermausroute erfolgt (vgl. M AQ 2022, S. 53). Die hier vorgesehene schmalere Fledermausbrücke ist zwar nur mit einer einreihigen Heckenstruktur bestückt, die dafür jedoch exakt die Achse der Fledermausroute aufnimmt und sie somit ohne jede Richtungsänderung unverändert beibehält. Die lückenlose Ausgestaltung und Anbindung der Leistruktur an die Fledermausbrücke durch Neuanpflanzungen erhöht den Wirkungsgrad zusätzlich. Die Verbreiterung

der Fledermausbrücke ist daher nicht nur nicht möglich, sondern nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch nicht erforderlich. Vorsorglich mit Blick auf etwaige Prognoseunsicherheiten hat der Vorhabenträger zudem zugesagt, ein begleitendes Monitoring durchzuführen, die Wirkung der Brücke mithin untersuchen zu lassen.

Die Fledermausbrücke innerhalb der Flugroute zwischen dem Herbremer Holz und Amelunxen erkennen mit Blick auf das M AQ 2022 zwar auch die Naturschutzverbände grundsätzlich als geeignete Querungshilfe an, bemängeln jedoch, dass nur der südwestliche, nicht aber der nordöstliche Zweig der Flugroute erfasst wird. Da Fledermäuse selbst nach starken Veränderungen an der Landschaftsstruktur oft an traditionell genutzten Routen festhalten würden, sei damit zu rechnen, dass die, die heute den nordöstlichen Zweig nutzen, dies auch weiterhin tun würden. Dem stimmt die Planfeststellungsbehörde zwar insoweit zu, als es längere Zeit dauern kann (lt. M AQ mehrere Jahre), bis sich Umgewöhnungen der Tiere eingestellt haben. Sie erfolgen dann gleichwohl. Vorliegend schließt die Planfeststellungsbehörde deshalb der Argumentation des Vorhabenträgers folgend unter Berücksichtigung des Bauablaufs und der Zeitschiene den Eintritt des Verbotstatbestandes aus. Denn wie auch andere Ingenieurbauwerke wird die Fledermausbrücke mehrere Jahre vor der Verkehrsfreigabe der B 64n hergerichtet werden. Dies schließt die Irritationsschutzwände und die 4 Großbäume an den Ecken der Brücke ein. Die neue Flugroute wird daher mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf funktionsfähig sein. Erst danach und vor dem eigentlichen Straßenbau gehen die bahnbegleitenden Gehölze und damit der nordöstliche Zweig der Flugroute verloren. Insoweit werden Strukturen, an denen sich die Tiere auf ihren Flügen orientieren, während der Bauphase allein entlang des heutigen südwestlichen Zweigs vorhanden sein. Die Tiere haben somit mehrere Jahre und damit genügend Zeit, sich an die Veränderungen zu gewöhnen, ohne in dieser Zeit Kollisionsrisiken ausgesetzt zu werden. Da der Gehölzstreifen der Schutzmaßnahme S 5.1_{CEF} des LBP unter Berücksichtigung der Wachstumszeiten erst zum Bauende hin angepflanzt werden wird (ebenso die beiden Großbäume in Höhe des nordöstlichen Zweiges), ist auch sicher anzunehmen, dass sich bis dahin die Route über die Brücke soweit etabliert hat, dass der nordöstliche Zweig nicht reaktiviert werden wird.
Wie die im Taubenborn haben vor diesem Hintergrund auch die beiden Großbaumpflanzungen in Höhe des heutigen nordöstlichen Zweigs der Route nicht die Funktion einer vollwertigen Querungshilfe. Sie sollen vielmehr die sich nur auf Einzeltiere beziehenden und von daher geringen Restrisiken zusätzlich minimieren. Im

Ergebnis kann das Tötungsrisiko sicher ausgeschlossen werden kann, zumal weiter nordöstlich eine durch Strukturen angebundene zusätzliche Querungsmöglichkeit – Unterführung eines Wirtschaftsweges, s. o. – entsteht.

Die von den Naturschutzbänden für beide Fledermausbrücken angeregten Bodenanbindungen/Anrampungen sind aus Platzgründen nicht realisierbar. Auf der Ost- bzw. Südostseite steht ihnen jeweils die Bahn entgegen. Auf der West- bzw. Nordwestseite bestehen die Hindernisse in Höhe der L 837 aus dem Wirtschaftsweg bzw. am Maibach aus dem dort vorgesehenen und erforderlichen Rad- und Gehweg. Strauchpflanzungen zwischen den Großbäumen erfolgen, soweit möglich (s. o.).

Forderungen nach weitergehenden Schutzmaßnahmen werden zurückgewiesen. Wissenschaftliche Erkenntnisse, die sich z. B. in dem Gutachten „Fledermäuse und Verkehr“, Lüttmann, J., Fuhrmann, M., Hellenbroich, T., Kerth, G., Siemers, S. et al., 2010, der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“, Fassung 2023, sowie im aktuellen M AQ 2022 wiederfinden, sind dabei grundsätzlich berücksichtigt. Die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold hat das Fledermausschutzkonzept im Übrigen auch fachlich bestätigt. Soweit bezüglich der erwarteten Wirkung von Schutzmaßnahmen wie beispielsweise bezüglich der nur 8 m breiten Fledermausbrücke am Maibach dennoch Prognoseunsicherheiten bestehen, geben die Nebenbestimmungen des Beschlusses vorsorglich das auf Vorschlägen des Vorhabenträgers beruhende Monitoring verpflichtend vor.

6.4.1.4.2 Sonstige Säugetiere

Der Fischotter ist 2020 in der Nähe von Godelheim von einer Wildkamera erfasst und insoweit nachgewiesen worden. In weitergehende Untersuchungen war jedoch kein Vorkommen verifizierbar. Dass sich ein Fischotter im betroffenen Raum in der Nethe angesiedelt hat, konnte jedenfalls ausgeschlossen werden. Bei dem fotografierten Tier wird es sich daher um ein durchziehendes Einzelexemplar gehandelt haben. Da die Nethe, ihre Ufer und weitestgehend auch ihre Aue von dem Bau der B 64n/B 83n unberührt bleiben – auch die im Zuge der B 83n vorgesehene Brücke über die Nethe lässt das Gewässer und ihre Ufer unberührt – würde mit dem Straßenneubau auch ohnehin keinem Fischotter nachgestellt oder einer gefangen, verletzt oder getötet werden.

Mit dem Unterschied, dass er sich tatsächlich bei Godelheim in/an der Nethe angesiedelt hat – dies belegen Fraßspuren und regelmäßige Sichtungen seit 2020, der Bibererdbau befindet sich, wie wiederholte Sichtungen an gleicher Stelle sowie Untersuchungen der Uferböschungen vermuten lassen, südlich von Godelheim rd. 225 m nördlich der geplanten B 83n-Brücke –, gilt vergleichbares für den Biber. Die Nethe, ihre Aue und auch der vermutete Bibererdbau bleiben baulich unberührt. Die Brückenwiderlager werden in mit ausreichendem Abstand zur Nethe errichtet.
Etwas Anderes lässt sich auch nicht daraus ableiten, dass 2023 bzw. im Frühjahr 2024 insgesamt 3 Biber auf der B 64 zwischen Godelheim und Höxter überfahren wurden. Eine mögliche Verletzung des Tötungsverbotes lässt sich darauf für den Biber jedenfalls nicht ableiten. Denn der Raum westlich der B 64 – und insbesondere auch der im Bereich des Taubenborns – beinhaltet keine potentiellen Lebensräume für den Biber. Regelmäßige Austauschbeziehungen/Wanderbewegungen zwischen den Räumen östlich und westlich der B 64n sind daher nicht zu erwarten. Vermutlich wird sich die Biber-Population daher so gut entwickelt haben, dass er bei seiner Querung der B 64 auf der Suche nach neuen Revieren für Jungtiere gewesen ist. Das immer für ihn vorhandene allgemeine Lebensrisiko steigt damit aber nicht signifikant an. Im Übrigen wird die B 64n nördlich von Godelheim bzw. des Bruchweges, in dem die B 64-Querungen durch die überfahrenen Biber stattgefunden haben, beidseitig durchgehend eine 4 m hohe Kombination aus mit Amphibienleiteinrichtungen und Fledermausüberflughilfen bzw. Irritationsschutzwänden erhalten, die keine Querungen der B 64n durch den Biber zulässt.
Im Bereich der B 83n kann sicher davon ausgegangen werden, dass der Biber den Nethebrücken-Durchlass nutzt, um aus den Lebensräumen nördlich der B 83n in die südlich der B 83n oder umgekehrt zu kommen. Wie in dem Art-für-Art-Protokoll der Artenschutzprüfung im Detail begründet, ist der Brückendurchlass unter Berücksichtigung seiner Breite, Länge und Höhe größer als er sein müsste, damit der Biber die Straße unterquerend längs des Gewässers passiert. Eine Notwendigkeit, in den Verkehrsraum auszuweichen, ergibt sich für ihn damit nicht.

Die Haselmaus wurde im vom BA 1 der B 64n betroffenen Raum östlich der heutigen B 64 in einem Gebüsch nahe eines der Abgrabungsgewässer im Norden von Godelheim sowie am Fuße des Ziegenbergs rd. 400 m westlich der B 64n-Trasse gefunden. Beide Vorkommen bleiben unberührt. Von dem östlich der B 64alt rückt die Neubautrasse nach Westen ab, so dass sich der Abstand zu dem Vorkommen

vergrößert. Das am Ziegenberg befindet außerhalb der Reichweite etwaiger Wirkungen. Denn die Haselmaus hat einen nur geringen Aktionsradius. Weibchen bewegen sich in der Nacht in der Regel nicht mehr als 50 m, Männchen nicht mehr als 300 m

Das zweite Haselmausvorkommen wurde unmittelbar am tief eingeschnittenen Bahndamm nahe der Deponie Wehrden verifiziert. Die B 83n führt dort mittig durch die potentiell für die Haselmaus geeigneten Lebensräume, das ermittelte Nest wird überbaut. Das Tötungsverbot wird unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahme V 11.1_{CEF} sowie der Nebenbestimmung 5.4.3.1.1 in Kapitel A des Beschlusses gleichwohl nicht ausgelöst. Denn die Rodung von Gehölzbeständen bzw. die Fällung von Einzelbäumen darf danach nur im Spätsommer/Herbst und motormanuell zu einem Zeitpunkt vor der Winterruhe erfolgen, in dem die Haselmäuse noch aktiv sind und sie den Gefahrenbereich eigenständig verlassen können. Der Gehölzeinschlag hat dabei so zu erfolgen, dass die Verbindung zu den Gehölzen als Fluchtkorridor erhalten bleibt. Mit dem Bau der B 83n kommen daher keine Tiere zu Schaden.

Als letztes planungsrelevantes Säugetier verbleibt die nach den durchgeführten Untersuchungen im Umfeld von Ottbergen und vor allem nordwestlich der B 64n vorkommende Wildkatze. Die B 64n zwischen Höxter und Godelheim (BA 1) liegt außerhalb dieser Bereiche und auch potentieller Austauschbeziehungen zu anderen Wildkatzen-Lebensräumen, so dass nur die B 64n im BA 1b inklusive B 83n für die Verbotstatbestände relevant ist. Bezogen auf den BA 1b ist die Wildkatze sowohl in den Wäldern im nördlich als auch südlich und südöstlich von ihm zu finden. Regelmäßige Austauschbeziehungen zwischen diesen Lebensräumen beidseits der B 64 bzw. B 64n ließen sich zwar nicht bestätigen und können ausgeschlossen werden. Allerdings pendeln Wildkatzen zwischen den Wäldern nördlich der B 64 bzw. B 64n und der Netheaue. Aufnahmen aus Fotofallen in Durchlässen der B 64 sowie Nachweise aus der nicht über eigene Wildkatzenhabitate verfügenden Netheaue, die per Sichtung und mit Lockstöcken erfolgt sind, legen dies nahe.

Da die Wildkatze im Straßenraum und auch auf Straßenüberführungen keine Deckung findet, nutzt sie zu Querungen vorrangig vorhandene Durchlässe. Auf diese haben sich die Untersuchungen daher fokussiert, zumal sie über die gesamte Streckenlänge der B 64/B 64n im freien Umfeld ohnehin kaum möglich wären. Zwar nicht mit dem Lockstock und per Haarprobe, wohl aber mit 7 Fotos, die höchstwahrscheinlich Wildkatzen zeigen, wurde so die Nutzung des Durchlasses für das

namenlose Gewässer „F“, das nordwestlich auch über einen Bahndurchlass verfügt, aufgezeigt. Er befindet sich bezogen auf die B 64n in Höhe von Bau-km 7,600. Auch wenn sich der Nachweis wegen des Querungsmusters vermutlich auf ein Einzeltier bezieht, lassen sich dort Nutzungen anderer Individuen nicht ausschließen.

Umherstreifenden Wildkatzen bleibt dieser „Wanderweg“ aber erhalten. Der Gewässerdurchlass unter der B 64 bleibt unverändert und kann weiterhin genutzt werden. Erhalten bleibt auch der Bahndurchlass nordwestlich von ihm. Daran anschließend erhält das namenlose Gewässer „F“ einen weiteren Durchlass, der unter der B 64n durchführt. Er wird als Rahmendurchlass (lichte Weite 3,0 m, lichte Höhe 2,0 m) ausgeführt. Für den Fall, dass die Wildkatze diesen Durchlass nicht annehmen sollte, entsteht zudem nur 50 m entfernt bei Bau-km 7,550 eine weitere bzw. neue Querungsmöglichkeit. Denn dort wird ein Wirtschaftsweg unter der B 64n und der Bahn durchgeführt, der einen nordwestlich der B 64n entstehenden Wirtschaftsweg an die alte B 64 anschließt. Über diese Unterführung kann die Wildkatze daher insbesondere in der Dämmerung und des Nachts ebenfalls ungestört die B 64n queren. Eine signifikante Erhöhung ihres ohnehin vorhandenen allgemeinen Lebensrisikos bleibt damit aus.

Weitere Durchlassnutzungen haben sich nicht gezeigt, bleiben aber, soweit sie stattfinden, über die übrigen Durchlässe und Wegeunterführungen ebenfalls möglich, ohne dass die Wildkatze in den Verkehrsraum der B 64n gelangt. Im Zusammenhang mit dem BA 1a, für den die Einleitung der Planfeststellungsverfahrens noch aussteht, ist im dortigen Übergangsbereich zudem eine auf die Wildkatze ausgerichtete Grünbrücke vorgesehen. Da die B 64n-Abschnitte 1b und 1a nur zusammen errichtet werden dürfen, die Grünbrücke mithin bei einer Inbetriebnahme dieser Teilabschnitte vorhanden sein wird, wird die Querungssituation für die Wildkatze hier erheblich aufgewertet werden.

Für Streifzüge in der Netheaue steht die Nethebrücke der B 83n zur Verfügung.

6.4.1.4.3 Avifauna

Standorte, Bereiche oder Biotope, mit denen als Folge der Baumaßnahme auch einzelne Vögel oder ihre Entwicklungsformen verloren gingen, weisen die Trassenräume und die zugehörigen Arbeitsbereiche sowie auch die sich anschließenden Wirkräume nur für wenige Arten (insbesondere Feldlerche, Feldschwirl, Feldsperling, Neuntöter und Teichrohrsänger) auf. Soweit sie vorhanden sind oder bis

zur Aufnahme der Bauarbeiten neu entstehen sollten, wird durch ein entsprechendes Bauzeitenfenster (keine Bauvorbereitung, Baufeldräumung und Baustelleneinrichtung in den Brutzeiten der Avifauna = vom 01.03. bis 30. August eines Jahres, vgl. LBP und Nebenbestimmung 5.4.3.1.1 in Kapitel A des Beschlusses) vermieden, dass Individuen der jeweiligen Vogelart oder ihrer Entwicklungsformen wie z. B. der Eier beschädigt, getötet oder der Natur entnommen werden.

Auch bei den Vögeln ist es zwar grundsätzlich möglich, dass einzelne Individuen durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Tode kommen. Dieses Risiko nimmt jedoch angesichts dessen, dass es auch schon den vorhandenen B 64/B 83-Trassen ausgeht und sich die Verkehrsbelastung insgesamt betrachtet (jeweils alte und neue B 64 bzw. B 83) nur moderat erhöht, auch nur bedingt zu. Wegen der Störeffekte des Straßenverkehrs meiden zudem ohnehin viele Arten die Straßen und näheren Straßenrandbereiche und bleiben damit in der Regel außerhalb des Gefahrenbereichs. Das entsprechende Risiko bleibt deshalb vorwiegend auf Vogelarten beschränkt, die aus großen Entfernungen Straßen anfliegen können, und für die Arten, auf die dies zutrifft, konnten verbotstatbestandlich relevante Beeinträchtigungen u. a. bereits wegen der Lage der Brutplätze und der Ausstattung des Raums ohne artspezifische Detailprüfung ausgeschlossen werden. Dies gilt sowohl für die Brutvogelarten Schleiereule, Uhu und Waldkauz als auch für die Gastvogelarten Mäusebussard, Rot- und Schwarzmilan, Sperber, Steinkauz und Turmfalke (siehe vorstehend Kapitel B Nr. 6.4.1.4).
Darüber hinaus gehen die beiden LBP nur noch bei der Nachtigall, beim Neuntöter und bei dem Teichrohrsänger von einer grundsätzlich möglichen Erhöhung des Kollisionsrisikos aus. Von den betroffenen Gastvögeln (Durchzügler, Nahrungs- und Wintergäste) gehört noch der Flussregenpfeifer dazu.

Die registrierten Brutplätze der Nachtigall liegen östlich des großen Baggersees im Taubenborn unmittelbar an der B 64n-Trasse bzw. bei Wehrden in knapp 100 m Entfernung zur B 83n. Der Brutplatz am Taubenborn ist unmittelbar betroffen. Angesichts der in ihrer Abwesenheit erfolgenden Baufeldräumung bleibt die Nachtigall aber unberührt. Für einen neuen Nistplatz stehen ihr nach ihrer Rückkehr ausreichend Ausweichmöglichkeiten in ihrem Revier zur Verfügung. Auf den gleichen Nistplatz ist die zwar revier-, nicht aber nistplatztreue Nachtigall insoweit nicht angewiesen. So haben auch die faunistischen Untersuchungen bestätigt, dass sie ihr Nest ohnehin jedes Jahr neu errichtet. Da sie Straßenrandbereiche von bis zu 200 m Entfernung meidet, kann auch davon ausgegangen werden, dass sie einen

neuen Nistplatz in entsprechenden Abstand zur Straßentrasse suchen und einrichten wird. Der neue Nistplatz wird damit so viel Abstand zur Trasse haben, dass unter Berücksichtigung ihrer üblichen Aktionsradien keine regelmäßigen Querungen der B 64n zu erwarten sind, erhöhte Kollisionsrisiken mithin ausbleiben. Vergleichbares gilt für den 2. Brutplatz/das 2. Brutrevier bei Wehrden. Selbst dann, wenn es beibehalten werden sollte und nicht in größerem Abstand neu errichtet wird, reicht es nicht direkt bis zur B 83n heran. Auch in diesem Fall bleiben erhebliche Beeinträchtigungen durch Kollisionsrisiken aus.

Vom Neuntöter sind Brutplätze betroffenen, die unmittelbar auf der Trasse liegen und überbaut werden oder die so nah an der Trasse liegen, dass aufgrund von Störwirkungen mit einem Verlust zu rechnen ist. Auch der erfasste Brutplatz des Teichrohrsängers wird überbaut. Dass der Neuntöter oder der Teichrohrsänger hierdurch zu Schaden kommen, vermeidet das vorstehend benannte Bauzeitenfenster. Die verloren gehenden Brutplätze beider Arten werden mit Hilfe von CEF-Maßnahmen ersetzt. Die neuen Brutplätze befinden sich dann außerhalb gefährdeter Bereiche in Abständen von mehr als 200 m zu den Straßentrassen (vgl. Ausführungen zum Störungsverbot). Bei diesen Abständen sind dann auch relevante Kollisionsrisiken auszuschließen.

Der Flussregenpfeifer ist nur als durchziehender Gastvogel betroffen. Von ihm wurde südwestlich von Godelheim ein rastender Trupp erfasst. Er sucht dort wasserüberstaute Bereiche auf. Die B 83n rückt bis auf ca. 50 m an diese regelmäßig überstauten Bereiche heran. Die B 64n rückt dagegen im Vergleich zur heutigen B 64 von dem Rastgebiet ab und der Verkehr auf der heutigen B 64, die teilrückgebaut wird, nimmt erheblich ab. Insgesamt betrachtet wird das Kollisionsrisiko damit nicht ausgeweitet. Auch sind 50 m Abstand zur B 83n zumindest so groß, dass nicht von relevanten Überflügen durch rastende Individuen auszugehen ist.

Einen Beitrag zur Begrenzung/Minimierung von Restrisiken aller Arten leisten im Übrigen die Lärmschutzwand bei Godelheim, die über längerer Strecken zum Fledermausschutz vorgesehenen Irritationsschutzwände sowie auch die dichten Gehölzriegel an den Straßenseiten. Denn sie tragen dazu bei, dass der Überflug der Trassenräume durch querungswillige Vögel eher in Höhen oberhalb des risikobehafteten Verkehrsraums stattfindet.

Nach den eingangs benannten rechtlichen Maßstäben (s. o. Nr. 6.4.1.4) kann die

Verwirklichung des Tötungsverbotes damit für alle hier betroffenen planungsrelevanten Arten ausgeschlossen werden. Dass mehr als etwaige vereinzelte Individuenverluste zu befürchten sind, ist nicht erkennbar.

6.4.1.4.4 Amphibien

a) Kleiner Wasserfrosch

Innerhalb der vom Bau der B 64n/B 83n unmittelbar betroffenen Bereiche ist der planungsrelevante Kleine Wasserfrosch nur in dem großen Abgrabungsgewässer im Taubenborn im BA 1 und dort insbesondere auf der zur Bahn hin gelegenen und Flachwasserzonen aufweisenden Ostseite des Gewässers nachgewiesen worden, das er als Laichgewässer nutzt. Angrenzende Landlebensräume nutzt er zu sommerlichen Streifzügen. Als Überwinterungsgebiete nutzt er die Flachwasserzonen, vorrangig aber die Landlebensräume im näheren Umfeld der Laichgewässer, in denen er sich eingräbt. Diese Lebensräume sind insoweit betroffen, als die B 64n im BA 1 unmittelbar am Ostrand des großen Abgrabungssees in dem schmalen Streifen zwischen ihm und der Bahnlinie Langeland-Holzminden verläuft (Hinweis: Wasserflächen werden insoweit nicht mehr in Anspruch genommen, als die erforderliche Teilverfüllung im Zusammenhang mit der Anlegung der Flachwasserzonen bereits 2005 erfolgt ist). Alle sonstigen bedeutsamen Landlebensräume des Kleinen Wasserfrosches bleiben baulich unberührt.
Nur zwischen dem großen Abgrabungssee und der Bahn können daher Individuen des Kleinen Wasserfrosches oder seiner Lebensformen zu Schaden kommen und verletzt oder getötet werden. Dieses Risiko ergibt sich, wenn Erdarbeiten während der Überwinterungsphase stattfinden oder wenn Individuen auf ihren Wanderungen – den schon benannten sommerlichen Streifzügen, insbesondere aber auf ihren Wanderungen zwischen den Sommer- und Winterlebensräumen – zu Schaden kommen. Es besteht damit sowohl in der Bauphase auch als betriebsbedingt durch den späteren Straßenverkehr, wobei alle wesentlichen Habitate des Kleinen Wasserfrosches westlich der B 64n liegen. Wanderungen über die B 64n hinweg finden daher eher selten statt. Bedeutsamere verkehrliche Gefährdungen stellen sich auf der neuen Zufahrt der Bundeswehr zu ihrer Schießanlage ein, für die ein vorhandener Wirtschaftsweg ausgebaut wird. Sie verläuft zwischen den Sommer- und Winterhabitaten des Kleinen Wasserfrosches, so dass über diese Zufahrt im Frühjahr und Herbst regelmäßig Wanderungen stattfinden.

Eine signifikante Erhöhung des allgemeinen Lebensrisikos der Art tritt gleichwohl unter Berücksichtigung der gem. § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG zulässigen und hier auch vorgesehenen – und zum Teil schon umgesetzten – vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nicht auf. Denn Gegenstand dieser vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen ist u. a. die schon erfolgte Anlage einer größeren Zahl von Ersatzlaichgewässern und optimierter Landlebensräume, die zwar vorrangig dem Kammmolch dienen, gleichzeitig aber auch dem Kleinen Wasserfrosch zur Verfügung stehen. Auf die Ausführungen zum Kammmolch wird dazu an dieser Stelle verwiesen. Diese Lebensraumoptimierungen stärken die Population des Kleinen Wasserfrosches und verlagern den Schwerpunkt seiner Vorkommen und Wanderungen weiter von der B 64n weg Richtung Westen, was Gefährdungen durch den Verkehr auf der B 64n nochmals minimiert. Mit Blick auf das Tötungsverbot sind unabhängig davon die über eine Gesamtlänge von 4.338 m an der B 64n sowie über eine Länge von 1.235 m an der Zufahrt zur Schießanlage der Bundeswehr jeweils zur Verkehrsfreigabe vorhandenen Amphibienschutzzäune und Leiteinrichtungen ausschlaggebend. Sie verhindern, dass der Kleine Wasserfrosch in die Verkehrsräume hineingelangt. Da die B 64n im relevanten Umfeld des Taubenborns von Bau-km 10+000 bis Bau-km 11,750 mit insgesamt 26 Amphibiendurchlässen (der Durchlass für den Hechtgraben eingeschlossen) und die Zufahrt zur Schießanlage mit 9 Durchlässen ausgestattet wird – der Abstand zwischen den Durchlässen beträgt in den relevanten Bereichen jeweils nur rd. 50 m –, entsteht dadurch auch keine Barriere. Vielmehr werden die Amphibien wie der Kleine Wasserfrosche durch die Schutzzäune und Leiteinrichtungen zu den Durchlässen geleitet und können die jeweils andere Seite der B 64n bzw. der Zufahrt weiterhin und ungefährdet erreichen.

Für die Bauphase beinhalten die Schutzmaßnahmen temporäre Amphibiensperrzäune. Ein solcher ist u. a. auch zwischen dem großen Abgrabungsgewässer und dem Baufeld vorgesehen (vgl. Schutzmaßnahme S 7.1_{CEF}). Dieser Sperrzaun wird spätestens 2 Jahre vor Beginn der Erdarbeiten, sprich der Baufeldräumung, aufgestellt und er ist nur in eine Richtung – vom Baukörper weg – passierbar (vgl. u. a. gutachtliche Feststellungen zum Kammmolch und zur Schutzmaßname S 7.1_{CEF} im artenschutzrechtlicher Fachbeitrag). Das bedeutet, das Baufeld ist rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten frei von Amphibien, die auch nicht wieder einwandern können. Im Wesentlichen wird dieser Zaun zwar mit dem Vorkommen der Arten Schlingnatter/Zauneidechse und Kammmolch begründet. Er entfaltet seine Wirkung aber uneingeschränkt auch gegenüber anderen Amphibienarten wie dem

Kleinen Wasserfrosch.
Eine Verletzung oder gar Tötung sowohl wandernder als auch überwinternder Individuen des Kleinen Wasserfrosches kann mithin ausgeschlossen werden kann.

b) Kammmolch

Die Vorkommen des Kammmolches konzentrieren sich ganz überwiegend auf den Bereich Taubenborn nördlich von Godelheim im BA 1 und dort auf das Gebiet westlich der Bahn. Er verfügt dort über eine bedeutsame Population und besiedelt eine Vielzahl der vorhandenen Kleingewässer. Östlich der Bahn wurde der Kammmolch in dem Seengebiet nördlich von Godelheim ebenfalls vorgefunden, jedoch nur wenige Male und an wenigen Stellen bzw. Gewässern. Bezogen auf den Bereich des BA 1b ist er nur im Bereich der Deponie Wehrden im Umfeld der B 83n an den dort nur in sehr geringem Umfang vorhandenen potentiellen Laichgewässern kartiert worden. Diese bleiben unberührt. Austauschbeziehungen von dort zum Taubenborn im BA 1 konnten nicht festgestellt werden. Sie sind angesichts der Ausgestaltung der weiter keine Gewässer aufweisenden Umgebung auch nicht zu vermuten und auszuschließen. Da sich die zugehörigen potentiellen Winterquartiere offensichtlich in den südwestlich angrenzenden Wäldern befinden, können Wanderbewegungen, die ggf. über die B 83n führen, ebenfalls ausgeschlossen werden. Bezogen auf die Kammmolch-Vorkommen im Umfeld der Deponie Wehrden ist der Eintritt des Tötungsverbotes daher nicht zu erwarten, eine signifikante Erhöhung seines allgemeinen Lebensrisikos ergibt sich dort nicht.

Im Taubenborn westlich der Bahn wird dagegen mit dem Bau der B 64n erheblich in den Lebensraum des Kammmolches eingegriffen, dessen Bedeutung im Übrigen zur Ausweisung des FFH-Gebietes „Taubenborn“ geführt hat (zur Frage der erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes vgl. nachfolgend Kapitel B Nr. 6.4.2.5 des Beschlusses). Ohne ausreichende Schutz- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen würde der Verbotstatbestand zum Tragen kommen.

Baulich unberührt bleiben die angestammten Laichgewässer des Kammmolches. In dem großen Abgrabungsgewässer ist er zwar nicht gänzlich auszuschließen, zumal seine zur Trasse der B 64n hin liegende Ostseite seit der vorgezogenen Teilverfüllung 2005 über Flachwasserzonen verfügt. Das Gewässer ist jedoch nicht fischfrei, so dass es für den Kammmolch nicht oder allenfalls nur sehr bedingt geeignet ist. So konnte er dort auch 2015 in den faunistischen Untersuchungen nicht

nachgewiesen werden. Kammmolche überwintern allerdings in großer Zahl in den direkt an das FFH-Gebiet „Taubenborn“ grenzenden oder auch hineinragenden Steinschüttungen des westlichen Bahndamms. Alle zugehörigen sonstigen Sommerlebensräume – d. h. die Laichgewässer, die direkten Umfelder dieser Gewässer und bei mehreren Laichgewässern eines zusammenhängenden Gewässerkomplexes auch die Räume zwischen diesen Gewässern – liegen ebenfalls westlich des Bahndamms bzw. künftig westlich der B 64n. Da das große Abgrabungsgewässer wenig kammmolchtauglich ist, kommt auch dem angrenzenden zwischen ihm und der Bahn verlaufenden Streifen, im dem die B 64n errichtet wird, allenfalls bedingt eine Bedeutung als Kammmolch-Lebensraum zu.
Die B 64n verläuft aber vor den Steinschüttungen des Bahndamms durch diesen Landlebensraum, nimmt dabei zwischen dem Bruchweg und Höxter den gesamten Bahndamm und im Übrigen wesentliche Teile des Bahndamms in Anspruch und schneidet die Überwinterungshabitate des Kammmolches von den zugehörigen Laichgewässern und ihren als Landlebensraum dienenden Umfeldern ab. Damit können Kammmolche zum einen bereits baubedingt Schaden nehmen. Dauerhaft sind im Hinblick auf die lebensnotwendigen Wanderungen des Kammmolches zwischen seinen Sommer- und Winterhabitaten entsprechende Folge möglich. Denn sie setzen die Querung der B 64n und den Kammmolch damit dem Risiko aus, überfahren zu werden. Zudem quert auch die neue Zufahrt zur Schießanlage der Bundeswehr Sommer- und Winterhabitate des Kammmolches. Eine signifikante Erhöhung des allgemeinen Lebensrisikos der Art ist deshalb zu bejahen. Insofern gelten die vorstehenden Aussagen zum Kleinen Wasserfrosch analog auch für den Kammmolch.

Die umfangreichen Maßnahmen des LBP für den BA 1 wirken dem jedoch entgegen und vermeiden es. Sie sind sämtlich als CEF-Maßnahmen ausgestaltet und werden ihre Wirkung bis zur späteren Verkehrsfreigabe vollständig entfalten. Sie beinhalten:

- 26 Amphibiendurchlässe im Zuge der B 64n zwischen Bau-km 10+000 und 11+750 (den Durchlass für den Hechtgraben eingeschlossen) i.V.m. Leiteinrichtungen von 4.178 m Länge an der B 64n sowie 9 weitere Amphibiendurchlässe im Zuge der neuen Zufahrt zum Schießgelände der Bundeswehr i.V.m. Leiteinrichtungen über eine Länge von 1.235 m (Schutzmaßnahmen S 5.1_{CEF} und S 6.1_{CEF}),
- eine Gleitwand für Amphibien über eine Länge von 160 m auf der Westseite

der B 64n nördlich von Bau km 12+000 (Schutzmaßnahme S 5.2 i.V.m. Kapitel A, Nebenbestimmung Nr. 5.4.3.3.1 des Beschlusses),

- die Sperrung des Weges westlich des großen Abgrabungsgewässers für den Durchgangsverkehr (Ausgleichsmaßnahme A 7.1_{CEF}),
- temporäre Sperrzäune über 2.075 m Länge (Schutzmaßnahme S 7.1_{CEF}),
- frostfreie Winterquartiere in der westlichen Straßenböschung der B 64n (Vorbruch aus Kalkstein von Bau-km 10+140 bis Bau-km 10+275) und 8 Gesteinswälle mit Längen von 60 bis 85 m, Breiten von 4 bis 10 m und Höhen von 1,5 bis 2,0 m (Ersatz für die am Bahndamm verlorengehen Winterlebensräume, Schutzmaßnahme S 8.1_{CEF} und Ausgleichsmaßnahme A 2.3_{CEF}) als Ersatz für am Bahndamm verlorengehende Winterlebensräume,
- 15 fischfreie Kleingewässer (9 südlich der Schießanlage der Bundeswehr, 5 im nördlichen Taubenborn nördlich des großen Abgrabungssees und 1 östlich der B 64n unweit des Hechtgrabens) mit Flachufern auf Acker- und Grünlandflächen sowie in Laubwaldbeständen, einen Wassergraben mit verkrauteten Wasserflächen zischen dem großen Abgrabungsgewässer und dem westlich von ihm verlaufenden Weg als neue Kammmolch-Laichgewässer (Ausgleichsmaßnahmen A 2.2_{CEF}, A 2.4_{CEF} und A 7.2_{CEF}) und
- die Entschlammung der Kleinen Grundlosen (Ausgleichsmaßnahme A 7.3_{CEF}) zur Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung ihrer Funktion für den Kammmolch.

Darüber hinaus sind eine Reihe weiterer Steinriegel Gegenstand des LBP, die im Bereich der Zufahrt zum Forsthaus unweit der vorrangig als Reptilienhabitat der Schlingnatter bestimmt sind, die sich aber auch für den Kammmolch eignen und von angesichts ihrer Lage und Entfernung zu den Laichgewässern auch für ihn in Frage kommen. Auch wird mit den Ausgleichsmaßnahmen A 1.2 und A 2.5 der gesamte Raum im Umfeld der Laichgewässer durch Grünlandextensivierungen aufgewertet werden.

Mit diesen Maßnahmen, die der Vorhabenträger ganz überwiegend schon jetzt umgesetzt hat, werden die verlorengehenden Sommer- und Winterlebensräume des Kammmolches bereits im Vorfeld der Baumaßnahmen vollständig kompensiert und insgesamt betrachtet aufgewertet. Die neuen Steinriegel und mit einer Ausnahme auch die neuen Laichgewässer sind dabei alle westlich der B 64n und so angeordnet, dass sich möglichst kurze Entfernungen zu den Laichgewässern

ergeben und sie vom Kammmolch in der Regel leicht zu finden sind. Damit einhergehend sollen sich Wanderbewegungen des Kammmolches entsprechend neu ausrichten. In Richtung Bahndamm sollen sie nach Möglichkeit gar nicht erst stattfinden, so dass sich die Zahl der über die B 64n führenden Anwanderungen zum Bahndamm von vornherein minimiert. Dass dennoch weiterhin diverse Individuen versuchen, zum Bahndamm zu wandern, wird sich nicht vermeiden lassen. Mit den im LBP vorgesehenen Sperr- und Leiteinrichtungen, die wiederum beidseitig an die Amphibiendurchlässe/den Durchlass des Hechtgrabens anschließen, wird jedoch verhindert, dass sie in den Verkehrsraum gelangen. Die Kammmolche sind dann auch genötigt, andere/die neuen Überwinterungshabitate zu finden, sich an sie zu gewöhnen und werden sie dann später auch unmittelbar aufzusuchen. Alternativ können Richtung Bahndamm wandernde Kammmolche aber auch die im Zuge der B 64n vorgesehenen Durchlässe nutzen und die Straße unterqueren. Austauschbeziehungen zu den für den Kammmolch allerdings nur wenig bedeutsamen Lebensräumen östlich der Bahn bleiben damit ebenfalls aufrechterhalten, ohne Erhöhungen des Lebensrisikos durch den Straßenverkehr zu generieren. Präventiv werden die Durchlässe hinsichtlich ihrer etwaigen verbleibenden Bedeutung für den Kammmolch und dessen Nutzung hin zudem im Rahmen eines Monitorings untersucht. Sollte sich widererwarten die Notwendigkeit ergeben (d. h. der Kammmolch widererwarten noch aus Richtung Westen zur B 64n hin anwandern, die Querungshilfen aber nicht annehmen), wird eine Barrierewirkung vermieden werden können (vgl. Kapitel A, Nrn. 5.4.4.2 und 5.4.4.3 des Beschlusses).

Bezogen auf die neue Zufahrt zur Schießanlage der Bundeswehr wird der Kammmolch in vergleichbarer Weise durch die dortigen Sperr- und Leiteinrichtungen sowie die Durchlässe geschützt.
Baubedingt bewirkt der temporäre und nur in eine Richtung passierbare Sperrzaun der Schutzmaßnahme S 7.1_{CEF} wie auch für den Kleinen Wasserfrosch und Reptilien entsprechenden Schutz für den Kammmolch. Er stellt sicher, dass das Baufeld rechtzeitig amphibienfrei ist und sie auch nicht in das Baufeld ein- oder zurückwandern können (vgl. Ausführungen zum Kleinen Wasserfrosch).
Das allgemeine Lebensrisiko des Kammmolches wird somit weder bau- noch betriebsbedingt erhöht.

6.4.1.4.5 Reptilien

Die westliche Seites des Bahndamms dient auch Schlingnattern und Zauneidechsen, die beide offene und warme Bereiche bevorzugen, als Lebensraum. Während sich die Kammmolch-Habitate auf den Bereich des Taubenborns im Umfeld ihrer Laichgewässer im Norden von Godelheim beschränken, nutzen die beiden Reptilienarten allerdings den gesamten Bahndamm zwischen Ottbergen und dem Ziegenberg bei Höxter. Wie die faunistischen Untersuchungen ergeben haben, dient der Bahndamm insbesondere den Schlingnattern anders als der auch weiter im Raum verbreiteten Zauneidechse dabei auch als Wanderkorridor. Entsprechende Wanderbeziehungen bestehen u. a. auch vom Bahndamm im Bereich des Hechtgrabens zum Ziegenberg sowie vom Bahndamm zum nordöstlich von Ottbergen gelegenen Herbremer Holz.

Mit dem am Bahndamm entlangführenden Bau der B 64n gehen wesentliche Teile dieser Lebensräume – zwischen dem Bruchweg und Höxter nahezu der gesamte Bahndamm, im Übrigen und besonders zwischen Ottbergen und Godelheim nur kleinere Bereiche – verloren. Baubedingte Individuenverluste beider im Bahndamm gut getarnt und versteckt lebenden Arten sind möglich und sie können später auch verkehrsbedingt beim Überqueren der Straße zu Tode kommen. Der Eintritt des Verbotstatbestandes lässt sich allerdings auch für diese Arten mit Hilfe der dazu vorgesehenen und weitestgehend bereits umgesetzten vorgezogenen LBP-Maßnahmen vermeiden. Hauptbestandteil dieser Maßnahmen ist die Vergrämung und Umsiedlung beider Arten in einen neuen sich vom Ziegenberg bis Ottbergen erstreckenden Wanderkorridor mit integrierten Aufweitungen zu größeren Habitaten, jeweils hergerichtet unter Berücksichtigung der artspezifischen Habitatansprüche. Geeignete Sonn- und Versteckplätze aus Reisighaufen und Steinriegeln gehören deshalb ebenso zu dem umfangreichen Maßnahmenprogramm wie auch landwirtschaftliche Extensivierungen sowie die Absicherung des Nahrungsangebotes durch die Förderung potentieller Beutetierarten. Die neuen Lebensräume werden anfänglich bis zur Etablierung der Tiere umzäunt, um Abwanderungen zu vermeiden.
Der neue Wanderkorridor mit seinen neuen Lebensräumen orientiert sich im Wesentlichen an den Waldsäumen westlich bzw. nördlich der B 64n. Er nutzt Bereiche wie solche am Ziegenberg und Herbremer Holz, die zumindest teilweise auch schon vorher von Schlingnattern und Zauneidechsen besiedelt wurden, allerdings

bei geringerer Lebensraumqualität in wesentlich geringerem Umfang als am Bahndamm. Gebildet wird er aus den Ausgleichsmaßnahmen

- A 9.1$_{CEF}$ bis A 9.19$_{CEF}$ des LBP für den BA 1 sowie
- A 7.2.1$_{CEF}$ bis A 7.2.3$_{CEF}$ des LBP für den BA 1b.

Die Vergrämung aus den alten Lebensräumen am Bahndamm – u. a. durch dessen Abdeckung mit Folien und die Reduktion vorgelagerter Strukturen – und die Umsiedlung/Verbringung in die neuen Lebensräume ist Bestandteil der LBP-Schutzmaßnahmen S 9.1$_{CEF}$ (LBP für den BA 1) bzw. S 7.1$_{CEF}$ (LBP für den BA 1b). Sie korrespondieren mit den in beiden LBP als Teil der jeweiligen Schutzmaßnahme S 7.1$_{CEF}$ enthaltenen temporären Sperrzäunen (im Bereich Taubenborn identisch mit dem Sperrzaun für Amphibien, siehe Ausführungen zum Kleinen Wasserfrosch und zum Kammmolch), die spätestens 2 Jahre vor Beginn der Erdarbeiten entlang der West-/Nordseite der B 64n aufgestellt werden, nur in eine Richtung passierbar sind und damit verhindern, dass die Reptilien in das spätere Baufeld zurückwandern können. Sie können den Zaun auch nicht mit Hilfe überhängenden Bewuchses überklettern. Denn potentielle aus Bewuchs bestehende Kletterhilfen werden beseitigt bzw. regelmäßig ausgemäht. Die Details des Maßnahmenprogramms sind den beiden LBP sowie dem gesonderten Schlingnatter-Gutachten (Unterlage 12.8 im BA 1 bzw. 12.7 im BA 1b) zu entnehmen.
Die Umsiedlung der Reptilien im Rahmen vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen ist im Übrigen bereits Gegenstand der vorläufigen Anordnung gem. § 17 Abs. 2 FStrG vom 16.04.2020, dieser in der Fassung der 3. Änderung vom 06.09.2022.

Mit der Etablierung der Schlingnatter und der Zauneidechse in ihren neuen vom Bahndamm abgerückten Lebensräumen sind dann insbesondere zwischen Godelheim und Ottbergen Anwanderungen und Querungen der B 64n aus Richtung Norden/Nordwesten nicht mehr zu erwarten. Es verbleiben dort am Bahndamm jedoch Restlebensräume mit Schlingnatter- und Kammmolchvorkommen, so dass einzelne Tiere versuchen könnten, die unter Verkehr stehende B 64n vom Bahndamm weg nach Norden/Nordwesten zu passieren. Auf der Süd-/Südostseite der B 64n wird deshalb zum einen die Bankette „schlingnatterunfreundlich“ (verdichteter Schotter ohne Bewuchs) gestaltet. Zum anderen wird als Teil der Schutzmaßnahme S 5.1$_{CEF}$ des BA 1 eine Betongleitwand errichtet, die verhindert, dass die Reptilien den Verkehrsraum erreichen können. Sie wird so ausgestattet, dass sie auch nicht überklettert werden kann.

Zwischen Godelheim und Höxter vermeiden die dauerhaften Sperr- und Leiteinrichtungen für die Amphibien (Schutzmaßnahmen S 5.1_{CEF} im BA 1) entsprechende Risiken. Sie haben von daher eine Doppelfunktion, dienen auch dem Reptilienschutz und werden ebenfalls so ausgestaltet, dass sie von den Reptilien nicht überklettert werden können. Da sie an die Amphibiendurchlässe angebunden sind, die zudem grundsätzlich auch reptilientauglich hergerichtet werden, besteht auch die Möglichkeit, dass einzelne Tiere die Straße unter Nutzung der Durchlässe queren. Ziel und Zweck der mit den Durchlässen verbundenen Sperreinrichtungen bleibt es jedoch letztlich allein, die Reptilien zu ihrem Schutz aus dem Straßenraum fernzuhalten. Eine generelle Annahme der Durchlässe durch die Reptilien ist nicht vorgesehen und auch vor dem Hintergrund des Störungsverbotes (s. u.) nicht erforderlich.

Im Ergebnis können damit jedenfalls sowohl baubedingte als auch betriebsbedingte Schädigungen der Reptilienarten Schlingnatter und Zauneidechse vermieden und ausgeschlossen werden. Mit Beginn der Baumaßnahme werden die betroffenen Bereiche am Bahndamm soweit wie möglich reptilienfrei sein. Das zur Umsiedlung erforderliche Einsammeln und Fangen der Tiere selbst ist zu ihrem Schutz nicht vermeidbar und stellt deshalb auch gem. § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 2 BNatSchG keinen verbotswidrigen Eingriff dar. Die neuen Lebensräume sind auf die Zielarten ausgerichtet, genügen mithin ihren Lebensraumansprüchen, und gewährleisten die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang. Mithin stellen sie ebenfalls keine Beeinträchtigung dar, mit der eine signifikante Erhöhung der allgemeinen Lebensrisiken einhergehen könnte. Sie bilden vielmehr die Grundlage für eine positive Entwicklung der Gesamtpopulationen und sichern die Bestände entsprechend ab.

Vor diesem Hintergrund bleibt eine signifikante Erhöhung des Lebensrisikos für beide Zielarten auch für den Fall aus, dass nicht jedes einzelne Exemplar der Zauneidechse und/oder der Schlingnatter vor Schäden durch den Baustart bewahrt wird, weil es ggf. nicht abgefangen werden konnte und der Umsiedlung möglicherweise entgangen ist.

Zwar war die prognostische Einschätzung der Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen und hier insbesondere die Frage, ob der neue Wanderkorridor mit den zugehörigen neuen Lebensräumen von den Reptilien und insbesondere den Schlingnattern und

Zauneidechsen auch angenommen wird, mangels entsprechender Erfahrungswerte zunächst nicht ausreichend abgesichert. Der Vorhabenträger hat deshalb neben dem Schutzprogramm für den Kammmolch auch das für die Reptilien einem begleitenden Monitoring unterworfen. Nachdem diverse Umsiedlungsflächen im neuen Wanderkorridor samt Umzäunung hergerichtet worden waren, hat der Vorhabenträger im Juli 2020 auf der Basis der von der Planfeststellungsbehörde am 16.04.2020 erteilten vorläufigen Anordnung zur Umsiedlung von Reptilien im Rahmen vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen gem. § 17 Abs. 2 FStrG mit der eigentlichen Umsiedlung begonnen. Sie erstreckt sich nach der vorläufigen Anordnung in ihrer Fassung vom 16.04.2020 auf die Flächen der CEF-Maßnahmen A 9.8 (Teilfläche a), A 9.11 und 9.12 des BA 1 sowie der CEF-Maßnahme A 7.2.2 des BA 1b. Als Reserve sind zudem die Teilfläche b der CEF-Maßnahme A 9.8, die CEF-Maßnahmen 9.9 und 9.10 sowie die Teilfläche a der CEF-Maßnahme 9.16 des BA 1 einbezogen.

Um den Erfolg der Umsiedlung von der eigenständigen Ausbreitung in die optimierten Lebensräume abgrenzen zu können – Reptilien waren an den Waldsäumen schon vorher kartiert worden –, wurde der neue Wanderkorridor auch schon vor dem eigentlichen Beginn der Umsiedlung gemonitort. Die vorläufige Anordnung wurde unabhängig davon am 28.10.2020 auf die CEF-Maßnahmen A 9.18 und A 9.19 des BA 1 sowie die CEF-Maßnahmen A 7.2.1 und die CEF-Maßnahme A 7.2.3 des BA 1b erweitert. Am 10.08.2021 wurden auch die sonstigen Flächen des neuen Wanderkorridors einbezogen.

Das umfangreiche Monitoring hat die prognostizierte Wirksamkeit der Maßnahmen bestätigt (vgl. Erfassung der Reptilien auf den CEF-Maßnahmenflächen für Schlingnatter und Zauneidechsen im Rahmen des begleitenden CEF-Monitorings sowie des Umsiedlungsmonitorings, Gesamtergebnisse des Jahres 2023, Bioplan, Juli 2024, sowie Ergebnisse der Vorjahre aus dem Monitoring der Umsiedlung und dem der Umsiedlungsflächen/des Wanderkorridors).
Schon vor dem Beginn der Umsiedlung der Individuen vom Bahndamm hat die Zahl der Schlingnattern und auch die der Zauneidechsen in den an ihren Habitatansprüchen ausgerichteten neuen Lebensräumen kontinuierlich zugenommen. Schon dies allein spricht deutlich für die Eignung dieser Lebensräume.

Die Größe der von den BA 1 und 1b der B 64n betroffenen Schlingnatter-Population wird in den faunistischen Untersuchungen unter Auswertung der Nachweise

und der Lebensraumpotentiale auf 130 bis 150 Individuen, die der Teilpopulation an der Bahntrasse von Ottbergen bis Höxter auf 45 bis 50 Individuen geschätzt. Bezüglich der Zauneidechse waren es 740 bis 840 Tiere im Umfeld von Ottbergen sowie an den Hängen zwischen Ottbergen und Höxter, für den Bahndamm zwischen Ottbergen und dem Bahnübergang am Ziegenberg südlich von Höxter aber nur ca. 20 Individuen.

Umgesiedelt wurden bislang 39 Schlingnattern in 2020, 32 Schlingnattern in 2021 und 12 Schlingnattern in 2023, insgesamt also 83 Tiere. Bei den Zauneidechsen waren es 7 in 2020, 21 in 2021 und 2 in 2023, insgesamt mithin 30 Tiere. 2022 haben keine Umsiedlungen stattgefunden, weil im Jahresbericht für 2021 festgestellt wurde, dass noch Individuen am Bahndamm verblieben sind und empfohlen wurde, zur Vermeidung einer Einwanderung zunächst das gesamte Baufeld zu umzäunen. Diese vollständige Umzäunung ist nach Beschaffung des Zauns im Laufe des Jahres 2022 erfolgt, so dass die Umsiedlung in 2023 und auch noch 2024 fortgeführt werden konnte. Die Umsiedlung war damit weitgeheng abgeschlossen. Da gleichwohl nicht auszuschließen war, dass sich noch einzelne Individuen am Bahndamm aufhalten, wurde sie zumindest in 2024 noch fortgeführt. Da nur noch sehr wenige Individuen gefunden worden waren, wurde sie Ende 2024 in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde beendet.

Wie dem Jahresbericht zum Maßnahmenmonitoring für das Jahr 2023 zu entnehmen ist, ist inzwischen der gesamte Wanderkorridor besiedelt. Es gelangen 2023 innerhalb der neuen Lebensräume des neuen Wanderkorridors 133 Schlingnatter-Sichtungen. Für 58 Individuen wurde anhand von Fotografien belegt, dass sie sich auf natürliche Weise angesiedelt haben. 27 davon wurden erstmals von 2017 bis 2022 erfasst und erneut festgestellt, 31 wurden (4 Jungtiere eingeschlossen) erstmals erfasst. 13 Individuen konnten nachweislich den umgesiedelten zugeordnet werden.
Bei den Zauneidechsen gelangen 187 Sichtungen. Zu den weiteren Details wird auf den Jahresbericht sowie die Monitoring-Berichte der Vorjahre Bezug genommen.

Dass die Wirksamkeit des Reptilienschutzes damit bereits jetzt als nachgewiesen betrachtet werden kann, hat auch die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold bestätigt. Sie hat dazu in einer an den Vorhabenträger gerichte-

ten Stellungnahme vom 02.09.2024 Folgendes ausgeführt: *„Nach meiner fachlichen Einschätzung können die Ergebnisse des CEF-Monitorings sowie des Umsiedlungsmonitorings für das Jahr 2023 die ökologische Funktionalität der CEF-Maßnahmenflächen als (Ersatz-)Lebensraum für die Zielarten Schlingnatter und Zauneidechse mit ausreichender Sicherheit belegen. Seit 2016 konnten durch das Monitoring kontinuierliche Nachweise für eine natürliche Besiedlung der Ersatzlebensräume durch die Schlingnatter und die Zauneidechse erbracht werden. Des Weiteren konnte eine erfolgreiche Reproduktion der Arten auf den Maßnahmenflächen nachgewiesen werden, welches die Eignung der Ersatzhabitate für alle phänologischen Phasen bzw. für einen vollständigen Lebenszyklus belegt. Die nachgewiesenen Wanderungen von Schlingnatterindividuen zwischen den einzelnen Maßnahmenflächen können die Funktionalität des CEF-Maßnahmengebietes als neuen Verbundkorridor belegen, so dass auch weiterhin ein Austausch innerhalb der jeweiligen Population am Ziegenberg und Stockberg möglich ist. Aufgrund der kontinuierlichen Nachweise der Zielarten sowie des guten Zustandes der Ersatzhabitate kann somit von einer kontinuierlichen Funktionalität der CEF-Maßnahmenflächen und einer gestärkten lokalen Population der streng geschützten Arten Zauneidechse und Schlingnatter ausgegangen werden."*

Der Eintritt des Verbotstatbestandes kann deshalb nicht nur prognostisch und mit der gebotenen Sicherheit, sondern auch nachweislich ausgeschlossen werden.

6.4.1.5 Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungsverbot)

Auch Störungen der betroffenen und im Trassenumfeld bzw. im Umfeld der sonstigen von Baumaßnahmen betroffenen Flächen vorkommenden oder zu erwartenden Tierarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- oder Wanderungszeiten im Sinne von § 44 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG kommen grundsätzlich vor. Sie ergeben sich temporär im Zuge der Baufeldräumung und des Baus der Straße bzw. der Umsetzung der Folgemaßnahmen aus den Wirkungen der Bautätigkeiten, der damit verbundenen Anwesenheit des Menschen sowie des Einsatzes von Baugeräten, Baumaschinen und Baufahrzeugen, sind optischer oder akustischer Art oder resultieren aus baubedingten Immissionen wie Lärm- und Staubentwicklungen (vgl. BVerwG, Urteile vom 09.06.2010, 9 A 20/08, und vom 12.08.2009, 9 A 64.07).
Dauerhafte Störungen können sich betriebsbedingt als Folge von Verkehrsimmissionen – insbesondere durch Licht und Lärm – einstellen und anlagebedingt sind

als Folge der Barrierewirkung des Straßenkörpers Störungen denkbar. Mit den sich auch außerhalb der Ortsdurchfahrten einstellenden Verkehrsentlastungen auf der den heutigen Straßenzügen der B 64 und der B 83 und deren teilweisen Rückbau gehen andererseits aber auch Entlastungen dieser Immissionen einher, die sich von daher zu großen Teilen lediglich verlagern.

Soweit Störungen in diesem Sinne zu erwarten sind, sind sie jedoch nicht erheblich im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, wirken sich also nicht auf den Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Population aus.

Nach der Definition des 2. Halbsatzes der Nr. 2 des § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt eine erhebliche und damit maßgebliche Störung nur dann vor, wenn sich durch sie der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Der Begriff des "Erhaltungszustands einer Art" wird in Artikel 1 Buchstabe i) der FFH-RL definiert. Er wird als günstig betrachtet, wenn

- aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraums, dem sie angehört, bildet und langfristig bilden wird,
- das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und
- ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Population dieser Art zu sichern.

Der in dieser Vorschrift verwendete Begriff der Population ist Artikel 2 Buchstabe i) der Verordnung EG Nr. 338/97 des Rates vom 09.12.1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels entnommen und findet sich wortgleich in § 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG wieder. Er umfasst eine biologisch oder geografisch abgegrenzte Zahl von Individuen, die dadurch gekennzeichnet sind, dass sie derselben Art oder Unterart angehören und innerhalb ihres Verbreitungsgebietes in generativen oder vegetativen Vermehrungsbeziehungen stehen. Wie aus Art. 1 Buchstabe i) der FFH-RL zu ersehen ist, bestimmt sich die Güte des Erhaltungszustandes insbesondere danach, ob aufgrund der Daten über die Populationsdynamik anzunehmen ist, dass die Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraums, dem sie angehört, bildet und

ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich auch weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Population der Art zu sichern (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04). Dies wäre nach den Hinweisen der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA), StA „Arten- und Biotopschutz“ (Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes), Oktober 2009, dann nicht mehr der Fall, wenn so viele Individuen betroffen sind, dass sich die Störung auf die Überlebenschancen, die Reproduktionsfähigkeit und den Fortpflanzungserfolg der lokalen Population auswirkt und sich als Folge der Störung die Größe oder der Fortpflanzungserfolg der lokalen Population signifikant und nachhaltig verringert.
Dass Siedlungsräume und ggf. Einzelindividuen im Zuge der Realisierung eines Vorhabens verloren gehen, schließt dabei nicht aus, dass die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt, der Erhaltungszustand der lokalen Population der betroffenen Arten also nicht verschlechtert wird.

Aufgrund der Ergebnisse der faunistischen Untersuchungen und der artenschutzrechtlichen Betrachtungen des LBP sowie unter Berücksichtigung dieser Maßstäbe wird der Tatbestand des Störungsverbots des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG durch das Vorhaben nicht erfüllt.

6.4.1.5.1 Fledermäuse

Von den in Deutschland heimischen Fledermausarten sind nur das Große Mausohr, die Bechsteinfledermaus sowie das Braune und das Graue Langohr Fledermausarten, die nachgewiesenermaßen oder zumindest vermutlich im Hinblick auf Lärmimmissionen störempfindlich sind, weil die Verkehrslärmfrequenzen die zur Echoortung von den Fledermäusen genutzten Ultraschallsignale teilweise überlagern.
Bei allen anderen Arten kann dagegen davon ausgegangen werden, dass sich durch Lärmimmissionen keine nachhaltigen Störwirkungen der betroffenen Individuen und Populationen entfalten (vgl. in Ergänzung zum artenschutzrechtlichen Fachbeitrag: Gutachten „Fledermäuse und Verkehr“, Lüttmann, J., Fuhrmann, M., Hellenbroich, T., Kerth, G., Siemers, S. et al., 2010, sowie die Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“, Ausgabe 2023).

Die danach im Hinblick auf Lärm potentiell störempfindlichen Arten gehören vorliegend zum betroffenen Artenspektrum. Wie die Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr dazu ausführt, werden Störungen jedoch erst ab einem Verkehrsaufkommen von mehr als 10.000 Kfz im DTV bzw. ab 110 Kfz pro Stunde nachts (22 bis 6 Uhr) relevant. Dieses Verkehrsaufkommen wird nur auf der B 64n im BA 1 nördlich des Anschlussstelle B 83n erreicht. Es beträgt südlich der Anschlussstelle Bruchweg 124 Kfz pro Stunde und nördlich von ihr 132 Kfz pro Stunde (vgl. Tabelle 7.1 der Verkehrsuntersuchung). Außerhalb dieser Bereiche und damit durch die B 64n zwischen Ottbergen und dem Anschluss der B 83n sowie durch die B 83n selbst sind damit bereits vor diesem Hintergrund auszuschließen.
In dem Bereich der B 64n nördlich des Anschlusses der B 83n sind mit dem Großen Mausohr und ggf. einer weiteren Art der Gattung Myotis spec. nur an der Flugroute am Hechtgraben (FR 2) lärmempfindliche Arten betroffenen. Da die Bechsteinfledermaus ausgeschlossen werden konnte, verbleibt dort von den potentiell lärmempfindlichen Arten nur das Große Mausohr. Wie für die übrigen Fledermausarten sind aber auch für sie mindestens solche Beeinträchtigungen durch Lärm auszuschließen, die populationswirksam sein könnten. Denn zum einen stellen sich in Höhe des Hechtgrabens – die B 64n verläuft dort nur unweit der B 64 alt – keine neuen bzw. zusätzlichen Immissionsbelastungen durch Lärm ein. Bezogen auf den DTV wurde eine Ist-Belastung von 13.700 Kfz (Analysefall 2018 der Verkehrsuntersuchung) festgestellt. Diese Zahl erhöht sich nicht. Denn im Prognosejahr 2030 werden dort auf der B 64n 13.200 Kfz erwartet. Zum anderen wird nur ein sehr kleiner Teil der Vorzugshabitate des Großen Mausohrs Lärmeinwirkungen der B 64n ausgesetzt. Das Große Mausohr nutzt zur Jagd überwiegend hallenartig ausgebildete Laubwaldbestände. Von diesen liegt im Bereich des Ziegenbergs im Verhältnis zum Raumbedarf eins Einzeltieres von 5 bis 15 ha nur ein sehr kleiner Teil in der Reichweite störender Lärmimmissionen. Im Übrigen konnte das Große Mausohr im Rahmen der neueren faunistischen Untersuchungen (Bioplan 2017) nur noch im Umfeld des Forsthauses Taubenborn nachgewiesen werden. Die Nutzung der am Hechtgraben über die B 64n führenden Flugroute ist deshalb zwar nicht auszuschließen, letztlich aber nicht sehr wahrscheinlich. Wird sie genutzt, geschieht dies eher selten. Quartiere des Großen Mausohrs befinden sich im näheren Umfeld des relevanten B 64n-Abschnitts ebenfalls nicht.

Die sich temporär bis zur Fertigstellung des Ausbaus einstellenden baubedingten Störungseffekte durch Lärm sind gering und wirken sich daher ebenfalls nicht auf

die Population des Großen Mausohrs oder anderer betroffener Arten aus. Sie stellen sich zudem ganz überwiegend nur am Tage ein, womit die nur des Nachts aktiven Fledermäuse unberührt bleiben. Ausweichhabitate sind zudem in ausreichendem Umfang vorhanden. Gleiches gilt für baubedingte Verluste an Gehölzen und sich nur in geringem Umfang einstellenden Lebensraumverkleinerungen.

Gegen Störwirkungen durch Lichtimmissionen ist eine größere Anzahl der im betroffenen Raum jagenden Arten empfindlich bzw. können Empfindlichkeiten nicht ausgeschlossen werden. Dies gilt wiederum für das Große Mausohr und die Bechsteinfledermaus, aber auch für die Langohren sowie für Myotis-Arten (Mausohren, umfassend u. a. auch die Fransenfledermaus, die Wasserfledermaus, die Teichfledermaus, die Bartfledermäuse, die Wasserfledermäuse und die Langohrfledermäuse). Mit Blick auf baubedingte Wirkungen gilt wie auch beim Lärm, dass sich für die nachtaktiven Fledermäuse bei überwiegend am Tage stattfindenden Bauarbeiten keine nennenswerten Beeinträchtigungen ergeben. Betriebsbedingte Wirkungen durch Fahrzeugbeleuchtungen können dagegen dann erheblich werden, wenn sie sich mit der Folge auf tradierte Flugrouten auswirken, dass Tiere den Überflug meiden und sie deshalb ihre Transferziele nicht erreichen. Soweit diese Wirkungen relevant sind (konkret am Durchlass für den Hechtgraben, an der B 64n-Brücke über den Bruchweg, an den beiden Fledermausbrücken und im Bereich der Nethebrücke), beugen ihnen jedoch die blickdichten Schutzwände vor, die jeweils auf beiden Straßenseiten vorgesehen sind.
Stationäre Lichtquellen, von denen Störungsquellen ausgehen könnten, sind nicht vorgesehen. Dass sich unabhängig von ihrer Entstehung Lichtquellen aus Godelheim (Scheinwerfer von Kfz, Gebäudebeleuchtungen etc.) störend auswirken, ist angesichts der Godelheim durchgehend abschirmenden Lärmschutzwand auszuschließen.

Auch der Verlust von Jagdhabitaten kann eine Störung im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG beinhalten. Sie wäre unzulässig, wenn sie erheblich wäre, d. h. sich auf den Erhaltungszustand der lokalen Population auswirken würde. Dies kann angesichts der Ausstattung des Planungsraums mit Jagdhabitaten, der Aufrechterhaltung der Fledermausrouten zur Erreichung der Jagdhabitate sowie der als CEF-Maßnahmen vorgesehenen und teilweise auch Jagdhabitate beinhaltenden Neuanlagen von Gehölzstrukturen jedoch sicher ausgeschlossen werden.

6.4.1.5.2 Sonstige Säugetiere

Wie vorstehend schon im Zusammenhang mit dem Tötungsverbot erläutert, hat sich der Fischotter nicht im betroffenen Raum angesiedelt. Störungen wären von daher nur dann möglich, wenn er ausnahmsweise wie wohl bei seiner Sichtung 2020 z. B. auf Nahrungssuche Streifzüge in der Nethe unternimmt. Eine essentielle Bedeutung hat die Nethe in diesem Zusammenhang für den Fischotter aber, wie die einmalige und trotz entsprechender Untersuchungen nicht reproduzierbare Sichtung zeigen, offensichtlich nicht. Eine Störung erheblichen Ausmaßes ist daher sicher auszuschließen.

Anders als der Fischotter hat der Biber im betroffenen Raum, hier in relevanter Nähe zur B 83n und deren Nethe-Brücke, ein eigenes Revier. Er ortet Gefahren akustisch und ist lärm- und als nachtaktive Art auch lichtempfindlich. Dies gilt besonders von April bis Anfang August in der Jungenaufzuchtphase sowie in den kalten Wintermonaten, in denen er auf die Biberburg angewiesen ist. An regelmäßige Reize, von denen keine Gefahr ausgeht, kann er sich aber gut gewöhnen. Er siedelt regelmäßig auch in Abständen von nur 50 bis 60 m nahe stark befahrener Straßen oder in Ortschaften. Verkehrslärm ist deswegen in der Regel keine relevante Störungsquelle. Dies gilt angesichts des Abstands der Biberburg zur B 83n von mehr als 200 m und des Verkehrsaufkommens von (nur) 6.400 Kfz im DTV, das sich nachts auf 64 Kfz/h beschränkt, in besonderem Maße auch vorliegend. Vor Störungen durch Baulärm in der Jungenaufzuchtphase und in kalten Wintermonaten sowie vor Lichtimmissionen schützen den Biber die LBP-Schutzmaßnahmen S 14_{CEF} und S 15_{CEF} (vgl. auch Kapitel A, Nebenbestimmung 5.4.3 des Beschlusses). Die Schutzmaßnahme S 14_{CEF} beinhaltet u. a. blickdichte Irritationsschutzwände auf der Nethebrücke. Sie dient nicht nur dem Fledermausschutz, sondern vermeidet gleichzeitig, dass die von Kfz-Scheinwerfern ausgehenden Lichtimmissionen artenschutzrechtlich relevante Störungen des Bibers auslösen. Die Schutzmaßnahme S 15_{CEF} sieht vor, mit dem Bau im Spätsommer nach der Jungenaufzuchtphase zu beginnen. In den Wintermonaten ist dann eine ausreichende Gewöhnung an den Baulärm erfolgt, so dass Störungen nicht mehr erheblich sind. Sollten die Arbeiten im Winter unterbrochen werden, wären eine Wiederaufnahme mit der ökologischen Baubegleitung abzustimmen und die zu beachtenden Schutzmaßnahmen ggf. neu festzusetzen.

Erhebliche Störungen der Haselmaus im B 64n-Abschnitt 1 sind aus den im Zusammenhang mit dem Tötungsverbot genannten Gründen nicht zu erwarten. Sie erfolgen aber auch im BA 1b an der B 83n bei Wehrden nicht. Die Haselmaus ist weder lärmempfindlich noch werden die verbleibenden Lebensräume beidseits der B 83n voneinander getrennt. Ihre Verbindung bleibt über die tief ins Gelände eingeschnittene Bahntrasse erhalten, so dass die Haselmaus unter der B 83n durchlaufen kann. Auch sind keine Auswirkungen auf die Population erkennbar, die sich durch Gehölzentnahmen die damit einhergehende Zerkleinerung des potentiellen Lebensraums ergeben könnten. Denn für das einzige festgestellte Vorkommen bleiben beidseits der B 83n mehr als genügend große Lebensräume erhalten.

Erhebliches Störpotentiale lösen die B 64n und die B 83n auch für die Wildkatze nicht aus. Möglich wären sie vorliegend letztlich nur als Folge einer Zerschneidung ihrer Lebensräume. Diese ist mit Blick auf die vorstehenden Ausführungen im Zusammenhang mit dem Tötungsverbot auszuschließen. Wirkungen, die sich auf die Population der Wildkatze ergeben könnten, sind diesbezüglich nicht ersichtlich.

6.4.1.5.3 Avifauna

Für die Avifauna löst eine Straßenbaumaßnahme bedeutsame Störungen im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aus, wenn sie dazu führt, dass Brutvögel den betroffenen Raum nicht mehr wie vorher zum Nestbau und zur Aufzucht der Jungvögel nutzen, ihn also vollständig oder teilweise meiden, oder wenn Rastvögel Rastplätze verlieren. Mögliche Störfaktoren sind vorrangig Lärmimmissionen. Aber losgelöst vom Lärm bzw. Verkehrsaufkommen kann auch alleine das Vorhandensein einer Straße einen Störfaktor bilden und Meidungseffekte auslösen. Ob sie sich ergeben und wie groß sie ggf. sind, ist von den betroffenen Brutvogelarten sowie vom Umfang der Störeffekte, insbesondere vom Umfang des Straßenverkehrslärms und mithin vom Verkehrsaufkommen, abhängig.

Brutvögel, denen die Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (A. Garniel u. U. Mierwald, 2010) in der Artengruppe 1 eine hohe Lärmempfindlichkeit zuordnet, gehören nicht zum Artenspektrum des betroffenen Raums. Relevante Betroffenheiten der Arten, denen mit der Gruppe 2 zumindest eine mittlere Lärmempfindlichkeit attestiert wird (Grauspecht, Kuckuck, Schleiereule, Uhu, Waldkauz und Wasserralle), konnten auch ohne Detailprüfung ausgeschlossen werden (vgl. vorstehend Nr. 6.4.1.4). Der verbleibende Teil der planungsrelevanten Arten ist Bestandteil der

Gruppen 4 (Feldlerche, Feldschwirl, Kleinspecht, Nachtigall, Neuntöter und Teichrohrsänger, Brutvögel mit untergeordneter Lärmempfindlichkeit) und 5 (nur Feldsperling, Brutvögel ohne spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen).

Für die Brutvögel der Artengruppe 4 definiert die Arbeitshilfe als Effektdistanz die von der Verkehrsmenge abhängige maximale Reichweite des erkennbar negativen Einflusses von Straßen auf die räumliche Verteilung einer Vogelart. Bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von nicht mehr als 10.000 Kfz/24 h (= vorliegend im gesamten BA 1b) ist bei den entsprechenden Arten davon auszugehen, dass Störwirkungen auf eine Distanz von 100 m ab Fahrbahnrand beschränkt bleiben. Innerhalb dieser Distanz nimmt die Eignung der Flächen als Habitat für die Arten um 20 % ab. Bei einem Verkehrsaufkommen, dass sich zwischen 10.000 Kfz/24 h und 20.000 Kfz/24 h bewegt, steigt diese Abnahme der Habitateignung auf 40 %. Dabei ergibt sich bei Arten mit einer Effektdistanz von mehr als 100 m innerhalb des Abstandskorridors von 100 m bis zu dieser Effektdistanz eine zusätzliche Abnahme der Habitateignung von 10 %.
Eine davon abweichende Betrachtung ist für die Feldlerche erforderlich.

Die Effektdistanzen für den Feldschwirl, den Kleinspecht, die Nachtigall, den Neuntöter und den Teichrohrsänger beziffert die Arbeitshilfe (Tabelle 16) auf jeweils 200 m.

Vom Feldschwirl sind in den faunistischen Untersuchungen diverse Brutplätze, die meisten im BA 1b, nachgewiesen worden. Von den beiden im BA 1 bleibt einer (Abstand zur B 64n 250 m) unberührt. Der andere wird unmittelbar in Anspruch genommen und geht verloren. Im BA 1b wurden 12 Brutplätze erfasst, von denen ausweislich der Ergebniskarte 6 (nicht, wie im Protokoll des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags vermerkt, 5) im unmittelbaren Trassenraum liegen und verloren gehen. Von den übrigen 6 Brutplätzen bleiben 3 unberührt. Sie befinden sich außerhalb der 100 m-Effektdistanz. Die restlichen 3 liegen innerhalb des 100 m-Abstands, so dass rechnerisch von dem störungsbedingten Verlust eines weiteren siebten Brutplatzes auszugehen ist. Für diese 7 Brutplätze werden jedoch im Zusammenhang mit den vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen, die Teil des neuen Schlingnatter-Korridors sind (insbesondere den Ausgleichsmaßnahmen A $7.2.1_{CEF}$ und A $7.2.3_{CEF}$ des BA 1b), neue geeignete Habitate angelegt. Denn diese vom Feldschwirl bislang unbesetzten Flächen erfüllen auch die Habitatansprüche des Feldschwirls. Sie sind zudem groß genug, um 7 Brutpaare aufzunehmen. Auf die

heutigen Brutplätze sind sie nicht angewiesen.

Der im BA 1b vorhandene Brutplatz des Kleinspechtes bleibt unberührt. Er befindet bei Wehrden unweit der B 83alt und auch schon heute innerhalb der 200 m-großen Effektdistanz. Da der Verkehr auf der B 83alt, die teilrückgebaut wird, erheblich abnimmt und sich insoweit nur auf die B 83n verlagert, bleibt die Situation des Kleinspechtes nahezu unverändert. Ein störungsbedingter Verlust durch die B 83n kann ausgeschlossen werden.

Der im BA 1 im Taubenborn vorhandene Brutplatz der Nachtigall geht mit dem Bau der B 64n unmittelbar verloren. Im BA 1b wurde sie in den faunistischen Untersuchungen nordwestlich der Deponie Wehrden ca. 80 m abseits der B 83n innerhalb der Effektdistanz gefunden. Auch dieser Brutplatz wird zumindest mit der Folge beeinträchtigt, dass ein Verlust jedenfalls nicht sicher ausgeschlossen werden kann. Für beide Brutpaare stellt das Umland ausreichend Ausweichquartiere zur Verfügung. Das Angebot an Brutplätzen ist von daher nach den Feststellungen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags kein limitierender Faktor. Auch wenn sich die Nachtigall im Wesentlichen reviertreu verhält, können daher Auswirkungen auf die lokale Population ausgeschlossen werden.

Beim Neuntöter ist von einem störungsbedingten Verlust von 5 Brutplätzen auszugehen. Im BA 1 wurden 2 Brutplatze an der Bahn im nördlichen Taubenborn gefunden, die überbaut werden. Im BA 1b und ebenfalls entlang der B 64n sind es 5 Brutplätze, von denen zwei unberührt bleiben. Bei den anderen 3 Brutplätzen ist aufgrund ihrer Abstände von weniger als 100 m zur B 64n-Trasse von einer Entwertung auszugehen, so dass sich insgesamt ein Verlust von bis zu 5 Brutplätzen ergibt. Dieser Verlust wird kompensiert. Entsprechendes Potential entsteht mit den Heckenstrukturen, die im BA 1 mit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A 3.2_{CEF} und im BA 1b mit den vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A 3.1_{CEF} und A 6.1_{CEF} angelegt werden, neu. Darüber hinaus und unabhängig davon sind grundsätzlich auch die Gebüsch- und Waldränder entlang des neuen Schlingnatter-Wanderkorridors für den Neuntöter als Brutstandort geeignet. Auch der Neuntöter ist zwar grundsätzlich reviertreu, nicht aber auf den konkreten Neststandort aus Vorjahren angewiesen. Populationswirksame Störungen sind sicher auszuschließen.

Wie der Kleinsprecht ist auch der Teichrohrsänger nur einmal im gesamten Planungsraum nachgewiesen worden, und zwar im BA 1 östlich des großen Baggersees unweit der dort ebenfalls brütenden Nachtigall. Auch der Brutplatz des sehr brutplatztreuen Teichrohrsängers wird dort überbaut und von daher unmittelbar in Anspruch genommen. Eine Kompensation erfolgt nördlich des bisherigen Brutplatzes über die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A 2.2_{CEF}. Mit ihr werden insgesamt 15 fischfreie und mit Flachufern ausgestattete Kleingewässer auf Acker- und Grünlandflächen sowie in Laubwaldbeständen angelegt, die auch die Habitatansprüche des Teichrohrsängers erfüllen. Ausweichmöglichkeiten ergeben sich für ihn daher in einer großen Vielzahl. Auch unter Berücksichtigung seiner grundsätzlichen Brutplatztreue können damit populationswirksame Beeinträchtigungen und mithin die Verwirklichung des Störungsverbotes ausgeschlossen werden.

Die zur Artengruppe 4 (Arten mit schwacher Lärmempfindlichkeit) gehörende Feldlerche bildet nach der Arbeitshilfe einen Sonderfall. Ihr wird mit 500 m eine deutlich über die sonstigen Effektdistanzen der Artengruppe (in der Regel 100 bis 200 m, in wenigen Ausnahmefällen 300 m) hinausgehende Effektdistanz zugeordnet. Nur der Kranich – als Gastvogel im Planungsraum des BA 1b erfasst – weist mit ebenfalls 500 m noch eine Effektdistanz von mehr als 300 m auf und bildet einen weiteren Sonderfall.
Für die Feldlerche wurde zwar in mehreren Studien eine verkehrsabhängige reduzierte Besiedlung im Abstand von mehreren hundert Metern zu einer Straße festgestellt, ohne dass sich eine eindeutige Erklärung für dieses Verhalten fand. Da ein statistischer Zusammenhang mit den Lärmimmissionen nicht nachgewiesen werden konnte, die Feldlerche aber als ein die Umwelt im Wesentlichen optisch wahrnehmender Vogel bekannt ist, kann eine besonders hohe Empfindlichkeit gegenüber optischen Störungen nicht ausgeschlossen werden. Die Arbeitshilfe setzt vor diesem Hintergrund für den Regelfall über 300 m hinausgehende und bis 500 m reichende Effektdistanz an, die aber nur bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 20.000 Kfz /24 h zum Tragen kommt, das weder auf der B 64n noch auf der B 83n erreicht wird.

Bei einer Verkehrsbelastung zwischen 10.000 und 20.000 Kfz/24h – d. h. hier an der B 64n im BA 1 – geht die Arbeitshilfe im Regelfall von einer Abnahme der Besiedlungsdichte von 40 % in Distanzen von bis zu 100 m sowie von 10 % in Distanzen von 100 bis 300 m aus. Bei unterhalb von 10.000 Kfz/24 h liegenden Verkehrsbelastungen (B 64n im BA 1b und B 83n) sind es in den Distanzbereichen

von 100 bis 300 m bis zur Straße ebenfalls 10 %, bei Distanzen von bis zu 100 m aber nur 20 %.

Die faunistischen Untersuchungen haben im BA 1 südlich von Maygadessen 4 Brutplätze sowie westlich/nordwestlich von Godelheim 2 weitere Brutplätze ergeben. Alle 6 Brutplätze liegen nicht weiter als 300 m von der B 64n entfernt, nur einer weniger als 100 m. Unter Berücksichtigung der Vorgaben der Arbeitshilfe errechnet sich der Verlust eines dieser Brutplätze. Die in den verschiedenen faunistischen Untersuchungen festgestellten Verlagerungen der Brutplätze zeigen jedoch, dass der gesamte Raum zwischen Langer Berg und Brunsberg potentiell für die Feldlerche geeignet ist, der Raum mithin deutlich mehr Brutplätze zuließe als besetzt sind. Für das verlorengehende Revier steht daher Ersatz bereit.

Im BA 1b wurden 23 Brutplätze ermittelt, der überwiegende Teilt davon in den Flächen der Netheaue im Umfeld der B 83n. 4 Brutplätze liegen weniger als 100 m von der B 64alt entfernt, 3 Brutplätze liegen in Abständen von weniger als 90 m zur B 83n.

Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag geht für den vorliegend betroffenen Raum vor dem Hintergrund, dass die Feldlerche in mehreren Fällen in Abständen von weniger als 100 m zur vorhandenen B 64 brütet, obwohl in Abständen von mehr als 100 oder auch mehr als 300 m zur vorhandenen B 64 Revierpotential für deutlich mehr als die 23 vorgefundenen Brutplätze vorhanden ist, davon aus, dass jedenfalls eine Effektdistanz von 100 m nicht überschritten wird. Es wird daher der Verlust der 3 Brutplätze zu Grunde gelegt, die weniger als 100 m von der geplanten B 83n entfernt liegen. Dem Ersatz dieser 3 Brutplätze dient die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A 8.1_{CEF} im BA ab, mit der ebenfalls in der Netheaue und auf einer Fläche von ca. 0,44 ha ein 6 m breiter Ackerrandstreifen mit Sukzessionsflächen angelegt wird. Insgesamt betrachtet wird damit auch diesbezüglich das Störungsverbot nicht ausgelöst. Beeinträchtigungen der lokalen Population bleiben aus.

Als ohne spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen kennzeichnet die Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr mit ihrer Zuordnung zur Gruppe 5 den Feldsperling. Für Arten wie den Feldsperling, der nicht zu solchen mit z. B. großer Fluchtdistanz gehört, definiert sie eine Abnahme der Habitateignung, die sich auf die Effektdistanz von in diesem Fall 100 m beschränkt bleibt. Sie umfasst 20 % bei einem Verkehrsaufkommen von bis zu 10.000 Kfz/24h (BA 1b) und 40 % bei einem Verkehrsaufkommen bis zu 20.000 Kfz/h (BA 1).

Im BA 1 wurden 8 Brutrevierte ermittelt. Bis auf 3 liegen sie außerhalb der Effektdistanz von 100 m und bleiben damit von Störungen unberührt. Die 3 innerhalb der Effektdistanz liegen allerdings an der Bahn und gehen unmittelbar verloren. Ersetzt werden sie mit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A 3.2_{CEF} im BA 1, die Gehölzhecken vorsieht, in denen auf 3 Holzpfählen jeweils ein Nistkasten aufgestellt wird. Damit entstehen neue Habitate, die für den Feldsperling geeignet sind und in denen er sich neu ansiedeln kann.
Im BA 1b wurde eine kleine Kolonie unterhalb des Langen Berges direkt am Bahndamm (5 bis 6 Paare), eine weitere mit 4 bis 5 Paaren nahe der Deponie Wehrden gefunden. Die Brutplätze am Bahndamm werden überbaut und gehen unmittelbar verloren. Die bei Wehrden liegen unmittelbar an der B 83alt im vorbelasteten Raum innerhalt der Effektdistanz von 100 m. Im Vergleich zur ersten Untersuchung von 2007 hatte sich der Bestand an Brutpaaren dort erhöht. Die B 83n verläuft dort ohne nennenswerte Veränderung noch im vorbelasteten Trassenraum der B83alt. Das Verkehrsaufkommen wird sich dort im Vergleich zu den 5.700 Kfz/24 h von heute (= Analysefall 2018 der Verkehrsuntersuchung) nur moderat auf künftig 6.400 Kfz/24 h (= Planfall 2030 der Verkehrsuntersuchung) erhöhen. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der dennoch eingetretenen Bestandsverbesserung schließt sich die Planfeststellungsbehörde deshalb hier dem Votum des Gutachters an, wonach trotz der Lage der kleinen Kolonie im 100 m-Abstand keine störungsbedingte Auswirkung auf die lokale Population zu erwarten ist, diese Brutplätze mithin erhalten bleiben.

Störungen der Brutvögel treten somit nicht im verbotsrelevanten Umfang auf. Es verbleiben von den planungsrelevanten Arten noch die Gastvogelarten Eisvogel, Kiebitz und Waldwasserläufer.

Der Eisvogel wurde in den faunistischen Untersuchungen als regelmäßiger Nahrungsgast im Bereich der kleineren Baggerseen nördlich von Godelheim sowie an der Nethe angetroffen. Diese Bereiche bleiben unberührt. Soweit der Eisvogel an der Nethe auf Nahrungssuche ist, kann der die B 83n unterfliegen. Er wird angesichts der Größe der Brücke weder animiert, die B 83n zu überfliegen noch erfolgt eine Zerschneidung seiner sich entlang der Nethe erstreckenden Nahrungshabitate. Ähnliches gilt letztlich auch für den Hechtgraben, der künftig einen größeren Durchlass als bisher erhält, womit sich die Bedingungen für den ggf. an ihm entlang fliegenden Eisvogel verbessern. Relevante Störungen werden deshalb auch dort nicht ausgelöst.

Der Kiebitz wurde nur im BA 1b und auf insbesondere im Frühjahr regelmäßig überstauten Äckern südwestlich von Godelheim in großer Zahl (ca. 300) als Durchzügler/Rastvogel vorgefunden. Die von ihm genutzten Rastflächen bleiben erhalten. Die B 83n rückt zwar bis auf ca. 50 m an sie heran und erhöht so mit dem auf ihr anfallenden Verkehr zwar die Störpotentiale. Gleichzeitig reduziert sich aber der Verkehr auf der heutigen B 64 aber in einem so erheblichen Maße, das es die Neubelastung über die B 83n kompensiert. Die B 64n rückt von dem Rastgebiet ab. Zudem gelten die Effekt- und Fluchtdistanzen der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr – für den der Artengruppe 4 der Arbeitshilfe zugeordneten Kiebitz ist eine Effektdistanz von 200 m ausgewiesen – für Rastvögel so nicht. Für Rastvögel bildet die Arbeitshilfe vielmehr die gesonderte Gruppe 6. Wie zu dieser Artengruppe ausgeführt wird, deutet das Verhalten von Rastvögeln in Rast- und Überwinterungsgebieten darauf hin, dass in erster Linie optische Störreize und optische Kulisseneffekte für die Meidung straßennaher Bereiche verantwortlich sind. Von einer Steigerung der Störintensität mit zunehmendem Lärm sei nicht auszugehen. Da sichtbare Fußgänger und Radfahrer stärker stören würden als Fahrzeuge, müsse für Straßen mit Fuß- und Radwegen sowie im Umfeld von Parkmöglichkeiten mit einer stärkeren Störung gerechnet werden als für Straßen mit durchgehendem und gleichmäßigem Verkehr.
Um eine solche Straße ohne Fuß- und Radweg und entsprechend geringen Störreizen handelt es sich bei der B 83n.
Der Waldwasserläufer sucht als unregelmäßiger Durchzügler sowohl die Gewässerränder im Taubenborn als auch die Nethe auf. Die dort zu findenden ihm als Nahrungshabitat dienenden Flachwasserzonen und Schlammflächen bleiben aber in ausreichendem Maße erhalten. Insoweit reichen die von der B 64n und der B 83n ausgehenden Störreize zwar zum Teil auch noch in diese Habitate hinein. Es bleiben aber, legt man die Effektdistanz von 200 m zu Grunde, ausreichend Habitate störungsfrei außerhalb dieser Distanz.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kommt daher auch bezogen auf die Avifauna nicht zum Tragen.

6.4.1.5.4 Amphibien

Immissionsbedingte Störungen des Kammmolches und des Kleinen Wasserfrosches im Bereich der B 64n sind auszuschließen. Gleiches gilt bezüglich des Klei-

nen Wasserfrosches und für die Kammmolche, die im Umfeld der Deponie Wehrden kartiert wurden, auch für sonstige Störeffekte. Im BA 1 haben allerdings die Trasse der B 64n und der Ausbau eines Wirtschaftsweges als neue Zufahrt der Bundeswehr zu ihrer Schießanlage Beeinträchtigungen der Wanderungen des Kammmolches zur Folge. Sie resultieren aus der zwischen den Sommerhabitaten (d. h. den Laichgewässern inklusive ihrer näheren Umgebung) und den Überwinterungsgebieten am Bahndamm und damit durch gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG relevante Wanderwege verlaufenden B 64n mit ihrem Verkehr sowie auch durch den Verkehr, den die neue Zufahrt zur Schießanlage der Bundeswehr generiert. Denn auch diese Zufahrt ist beidseitig von Kammmolch-Habitaten umgeben. Die Risiken des Kammmolches, überfahren zu werden, bilden insoweit eine Barriere, als sie Chance des Kammmolches, den Wechsel zwischen zwei für ihn lebensnotwendigen Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu überstehen, deutlich herabsetzen. Den gleichen bzw. einen verstärkenden Effekt hat es, wenn die Wanderrouten unberührt bleiben, die vom Kammmolch angesteuerten Überwinterungshabitate aber nicht mehr vorhanden sind und er auch keinen Ersatz findet. Angesichts des Risikoumfangs wäre in der Summe der damit einhergehenden Individuenverluste auch von Auswirkungen auf die örtliche Population auszugehen.

Die vorstehend im Zusammenhang mit dem Tötungsverbot bereits im Einzelnen benannten vorgezogenen LBP-Maßnahmen vermeiden aber auch die Verwirklichung des Störungsverbotes. Denn unter Berücksichtigung der Amphibienleit- und Sperreinrichtungen, der Amphibiendurchlässe und auch der neuen Überwinterungshabitate kommen die Barrierewirkungen der B 64n und der Zufahrt nicht zum Tragen. Darauf, ob die Durchlässe in dem Sinne amphibientauglich sind, dass im Regelfall von ihrer Annahme und damit ihrer Nutzung auch durch den Kammmolch ausgegangen werden kann, kommt es dabei im Übrigen nicht an. Dem Kammmolch soll zwar ermöglicht werden, ggf. auch den Bahndamm noch zu erreichen oder ihn in umgekehrter Richtung zu den umfangreich optimierten und erweiterten Lebensräumen westlich der B 64n wieder zu verlassen. Mittel- bis langfristig soll er aber mit Blick auf die neuen und näher an den Laichgewässern gelegenen Überwinterungsmöglichkeiten motiviert werden, auf die Nutzung des Bahndamms zu verzichten. Dessen ungeachtet entsprechen die Abmessungen der 20 m langen und als Rechteckhauben geplanten Durchlässe der B 64n denen, die nach dem Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen des Bundesministeriums für Verkehr (MAmS, 2010) auch für bis zu 30 m lange Durchlässe ausreichen würden. Sie sind 1,45 m breit und 0,80 m hoch (Querschnittgröße = 1,16 m²). Für die nur 10 m

langen Durchlässe unter der Zufahrt zur Schießanlage der Bundeswehr sind Rechteckhaben mit einer lichten Höhe von 0,8 m und einer lichten Weite von 1,0 m planfestgestellt. Die dazu in Kapitel A unter der Nr. 5.4.3.3.2 enthaltene Nebenbestimmung trägt dem Umstand Rechnung, dass Rechteckhauben nach aktuellen Erkenntnissen besser geeignet sind als Rohrdurchlässe, die hier mit DN 1.000 geplant waren. Die Vorgabe auch des aktuellen M AQ 2022, die lichte Öffnung der Durchlässe an deren Länge zu knüpfen (längere Durchlässe = größere lichte Öffnungen), wird damit erfüllt. Auch sonst sind nicht nur die Vorgaben des MAmS, sondern auch die aktuelleren des M AQ 2022 (vgl. dort Kapitels 5.3.5) beachtet. Danach sollten Rechteckhauben bei Durchlasslängen von bis zu 20 m eine lichte Weite und eine lichte Höhe von jeweils 1 m aufweisen. Im Ausnahmefall kann z. B. aufgrund der topographischen oder hydrologischen Verhältnisse aber auch eine geringere Höhe gewählt werden, die allerdings 0,6 m nicht unterschreiten darf. Die vorliegende Höhe der B 64n-Durchlässe bewegt sich in der Mitte. Sie unterschreitet zwar die Höhe von 1 m, liegt aber über die Mindesthöhe von 0,6 m. Da die Durchlässe gleichzeitig breiter als 1 m sind, ist die lichte Öffnung mit 1,16 m² sogar größer als 1 m². Die Kritik der Naturschutzverbände an den Durchlässen trägt deshalb auch vor diesem Hintergrund nicht.
Mindestens um in genetischer Hinsicht Austauschbeziehungen zu Lebensräumen östlich der B 64n bzw. zur jeweils anderen Seite der Zufahrt zu der Schießanlage zu ermöglichen, reichen die Amphibiendurchlässe jedenfalls aus.

Insgesamt wird zudem in Verbindung mit nicht nur allein den zusätzlichen und optimierten Laichgewässern sowie den Überwinterungsmöglichkeiten das Lebensraumpotential des Kammmolches aufgewertet, die örtliche Population mithin gestärkt.

Mangels populationswirksamer Effekte bleibt auch eine Verwirklichung des Störungsverbotes aus.

6.4.1.5.5 Reptilien

Die verifizierten und betroffenen Lebensräume der Schlingnatter befinden sich ausschließlich am Bahndamm (die faunistischen Untersuchungen beziffern den Anteil der Schlingnatter-Population, der den Bahndamm besiedelt, auf 40 %) bzw. west-/nordwestlich von ihm. Die Lebensräume der Zauneidechse überschneiden

sich west-/nordwestlich der Bahn weitgehend mit denen der Schlingnatter (vor allem Ziegenberg bei Höxter, Langer Berg, Herbremer Holz und Stockberg und dortige Hangbereiche, außerdem – und außerhalb des Einwirkungsbereiche der BA 1 und 1b der B 64n – am Mühlenberg nordwestlich des Stockberges sowie am Wingelstein nordwestlich des Mühlenberges). Der Bahndamm selbst ist für die Zauneidechse kaum von Bedeutung. Anders als die Schlingnatter ist sie allerdings auch im Bereich der Godelheimer Seenplatte und damit östlich der Bahnlinie zu finden.

Immissionsbedingte Störungen sind für beide Arten auszuschließen. Relevant ist im Sinne des Störungsverbotes aber die Barrierewirkung des Straßenkörpers. Er beseitigt den am Bahndamm entlangführenden Wanderkorridor der Schlingnatter bzw. unterbricht ihn und trennt außerdem die Lebensräume beider Arten, die sich west-/nordwestlich von der B 64n befinden, von denen ab, die sich öst-/südöstlich von ihr befinden oder dort zwischen ihr und der Bahn verbleiben und isoliert diese. Beide Arten könnten die B 64n zwar grundsätzlich auch queren, würden sich dabei aber mit der Folge dem Straßenverkehr ausliefern, dass das eigenständige Tötungsverbot ausgelöst wird und sie die jeweils andere Seite nicht erreichen (s. o.).

Der als CEF-Maßnahme geplante und fertige neue Wanderkorridor schafft hier jedoch einen Ersatz. Er verbindet den Bahndamm im Süden von Höxter mit dem Stockberg bei Ottbergen über Naturräume, die unter Berücksichtigung der Ansprüche der Zielarten Schlingnatter und Zauneidechse hergerichtet bzw. optimiert werden und die teilweise auch schon natürlich besiedelt sind. Die Bereiche Ziegenberg und Brunsberg zwischen Godelheim und Höxter, Langer Berg und Herbremer Holz zwischen Ottbergen und Godelheim sowie Stockberg nordöstlich von Ottbergen, von denen zum Teil auch Wechselbeziehungen zum Bahndamm bestehen, sind an den neuen Wanderkorridor angebunden, so dass auch insoweit Austauchbeziehungen möglich bleiben und Barrierewirkungen nicht zum Tragen kommen. Die Tiere aus dem Bereich des Bahndamms, die nicht allein in die neuen Lebensräume kommen, werden umgesiedelt. Zwischen Godelheim und Höxter verbleiben nach der Umsiedlung zwar grundsätzlich keine Tiere zwischen der B 64n und der Bahn. Vorsorglich verhindern dennoch die insoweit auch dem Reptilienschutz dienenden Amphibiensperreinrichtungen im Bereich Taubenborn, dass ggf. verbliebene Tiere in den Straßenraum geraten. Die prinzipiell auch reptilientauglichen Durchlässe können im Einzelfall auch von Individuen genutzt werden, um die B 64n zu unterqueren. Entgegen der Auffassung der Naturschutzverbände kommt es dabei aber

nicht darauf an, ob die Amphibiendurchlässe generell von den beiden Reptilienarten angenommen werden. Denn diese sollen und werden sich bei entsprechendem Druck angesichts der Neuausrichtung des Wanderkorridors von der B 64n weg in Richtung Westen/Nordwesten orientieren. Für die Zauneidechse hat der Bahndamm als Lebensraum zudem eine deutlich geringere Bedeutung und regelmäßige Wanderbewegungen zwischen der Godelheimer Seenplatte im Osten der Bahn und den Lebensräumen westlich von ihr wurden nicht festgestellt. Ggf. im Einzelfall aus der Richtung der Seenplatte östlich der Bahn anwandernde Zauneidechsen sollen daher ebenso vorrangig aus dem Verkehrsraum ferngehalten werden, können aber auch die Durchlässe nutzen, wobei sich wegen seiner Größe und Ausgestaltung im Besonderen der des Hechtgrabens eignet.

Für die neue Zufahrt der Bundeswehr zu ihrer Schießanlage – sie liegt außerhalb des neuen Wanderkorridors – und die an ihr vorgesehenen Amphibiensperreinrichtungen und -durchlässe gilt vergleichbares. Auch dort sollen Reptilien letztlich nur vom Straßenraum ferngehalten werden. Auf die Ausführungen zum Tötungsverbot (vorstehend Nr. 6.4.1.4.5 in Kapitel B des Beschlusses) wird ergänzend Bezug genommen.

Im BA 1b zwischen Ottbergen und Godelheim, in dem knapp die Hälfte des Bahndamms unberührt bleibt (von rd. 12,5 ha Fläche mit guten Habitatqualitäten bleiben rd. 5,5 ha erhalten), entfällt diese Möglichkeit. Individuen, die auf der Ost-/Südostseite der B 64n verbleiben, werden zwar daran gehindert, in den Verkehrsraum zu gelangen, können damit aber auch Lebensräume nordwestlich der B 64n nicht mehr erreichen. Die betroffene und dort lebensfähige Restpopulation wird mit ca. 20 bis 25 Individuen auf eine Größe beziffert, die für sich allein dauerhaft ggf. nicht überlebensfähig ist. Damit wäre im Sinne des Verbotstatbestandes der Erhaltungszustand der Population gefährdet. Die Trasse der B 64 trennt jedoch nicht nur den Raum nordwestlich der B 64n vom Bahndamm ab. Der dritte BA der B 64n, der BA 1a, verlegt zwischen Hembsen und Ottbergen die heute südlich der Bahn verlaufende B 64 auf deren Nordseite. Die alte südlich der Bahn verlaufende B 64 soll zurückgebaut werden. Damit einhergehend entfallen westlich von Ottbergen die beiden heute vorhandenen Querungen der Bahn durch die B 64, die im heutigen Zustand eine Barriere für Schlingnatter-Wanderungen von Ottbergen in Richtung Westen nach Hembsen darstellen. Damit wird für die Schlingnatter-Restpopulation östlich von Ottbergen ein bislang nicht nutzbarer Austauschbeziehungen ermöglichender Ersatzkorridor eröffnet, der die sonst zu befürchtende Isolation aufhebt,

langfristig auch ihr das Überleben und so auch den Erhaltungszustand der Population sichert.
Auch insoweit tritt der Verbotstatbestand daher nicht ein.

6.4.1.6 Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Beschädigungs- und Zerstörungsverbot)

Nach § 44 Abs. 5 Satz 1 und S. 2 Nr. 3 BNatSchG führt ein Verstoß gegen die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG bei nach § 15 BNatSchG zulässigen unvermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft nur dann zur Verwirklichung des Verbotstatbestandes, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang nicht mehr erfüllt wird. Nach § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG können zur Vermeidung des Eintritts dieses Verbotstatbestandes auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt und bei der Prüfung des Verbotstatbestandes berücksichtigt werden.
Der Sache nach gilt in eingeschränktem Umfang eine populationsbezogene Erheblichkeitsschwelle (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07).

Der Schutz des Beschädigungs- und Zerstörungsverbots umfasst dabei nach der Rechtsprechung des BVerwG nicht den Lebensraum der geschützten Arten allgemein, insbesondere nicht die bloßen Nahrungs- und Jagdhabitate und auch nicht sämtliche Lebensstätten, sondern nur die in der Vorschrift ausdrücklich genannten Fortpflanzungs- und Ruhestätten, die durch bestimmte Funktionen für die jeweilige Art geprägt sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07 und Beschluss vom 08.03.2007, 9 B 19.06). Auch potenzielle (d. h. nicht genutzte, sondern lediglich zur Nutzung geeignete) Lebensstätten fallen nicht unter den Verbotstatbestand, weil es insoweit an dem erforderlichen Individuenbezug fehlt (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07 und Urteil vom 12.03.2008, 9 A 3.08, Rn. 222). Geschützt ist vielmehr der als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienende Gegenstand, z. B. einzelne Nester oder Höhlenbäume, und zwar allein wegen dieser ihm zukommenden Funktion (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, Rn. 68).

In zeitlicher Hinsicht betrifft die Verbotsnorm primär die Phase aktueller Nutzung der Lebensstätte. Dem Zweck der Regelung entsprechend ist der Schutz aber ggf. auch auf Abwesenheitszeiten auszudehnen, d. h. es können auch vorübergehend

verlassene Lebensstätten einzubeziehen sein bei Tierarten, die regelmäßig zu derselben Lebensstätte (z. B. einem konkreten Nest) zurückkehren (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, Rn. 68).

Entscheidend dafür, dass eine Beschädigung vorliegt, ist nach den Hinweisen der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA), StA „Arten- und Biotopschutz“ (Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes, Oktober 2009), dass der Fortpflanzungserfolg oder die Ruhemöglichkeit gemindert wird, weshalb sowohl unmittelbare Wirkungen als auch graduell wirksame und/oder mittelbare sowie „schleichende“ Beeinträchtigungen, die nicht sofort zum Verlust der ökologischen Funktion führen, vom Verbot umfasst sein können.

In Anwendung dieser Maßstäbe wird durch das Vorhaben auch das Beschädigungs- und Zerstörungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt.

6.4.1.6.1 Fledermäuse

Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Fledermäuse in Form von Fledermausquartieren konnten in den unmittelbar von Baumaßnahmen berührten Bereichen nicht nachgewiesen werden und sind insoweit nicht betroffen. Eine verbotswidrige Entnahme entsprechender Quartiere als Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfolgt von daher nicht. Gleichwohl hat der Vorhabenträger im Vorfeld der Baumaßnahme alle potentiell als Quartier in Frage kommenden Gehölze und Gebäude nochmals gesondert nach potentiellen ggf. neu entstandenen Quartieren abzusuchen. Sollten Quartiere gefunden werden, sind sie zu dokumentieren, Bäume ggf. zu kennzeichnen. Vor der Entnahme etwaiger solcher Quartiere sind diese auf Besatz zu prüfen. Entnommen werden dürften nur unbesetzte Quartiere. Die Quartiere sind zudem zu ersetzen und solange funktionsfähig zu halten, bis sich nachweislich auf andere (natürliche) Art und Weise wieder so viele Quartiere gebildet haben, wie sie vor der vorhabenbedingen Entnahme zur Verfügung standen. (vgl. Kapitel A, Nebenbestimmungen der Nr. 5.4.3.2 des Beschlusses).

Im räumlichen Zusammenhang betrachtet wird damit sichergestellt, dass die ökologische Funktion der Fledermausquartiere als Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ohne Unterbrechung aufrechterhalten

und weiterhin erfüllt wird. Gem. § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG wird der Verbotstatbestand daher nicht erfüllt.

6.4.1.6.2 Sonstige Säugetiere

Wie vorstehend schon im Zusammenhang mit dem Tötungsverbot erläutert, hat sich der Fischotter nicht im betroffenen Raum angesiedelt. Er verfügt dort somit auch nicht über Fortpflanzungs- oder Ruhestätten, die entnommen, beschädigt oder zerstört werden könnten.

Die Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Bibers bleiben erhalten. Sie werden unter Berücksichtigung der Schutzmaßnahmen (Baubeginn erst im Spätsommer, Schutz vor Lichtimmissionen durch die blickdichten Irritationsschutzwände, vgl. vorstehende Ausführungen zum Verbotstatbestand Nr. 2 des § 44 Abs. 1 BNatSchG) auch nicht so gestört, dass sie im Ergebnis beschädigt werden oder sogar verloren gehen.

Von der Haselmaus wird zwar ein Nest überbaut. Sie ist jedoch nicht auf dieses Nest angewiesen, kann ein Nest in den verbleibenden Lebensräumen neu errichten und die Gehölzentnahmen erfolgen vor der Winterruhe so, dass die Haselmaus den Gefahrenbereich eigenständig verlassen kann (vgl. Ausführungen zum Tötungsverbot). Von daher wird der Verbotstatbestand nicht realisiert. Im Übrigen bleibt die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang angesichts dessen, dass die Haselmaus zwischen den Lebensräumen beidseits der B 83n über den tiefen Bahneinschnitt ungefährdet hin und her wechseln kann, erhalten.

Die Wildkatze ist nur als ggf. die B 64n und die B 83n auf Streifzügen querende Art betroffen. Ihre angestammten Lebensräume inklusive ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleiben vollständig unberührt. Auch für sie gilt, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt.

6.4.1.6.3 Avifauna

Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Avifauna im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, die durch den Neubau der B 64n/B 83n betroffen sein könnten, bilden nur solche Brutreviere und -plätze, die aktuell besetzt sind oder von der jeweiligen

Vogelart über die Brutsaison hinaus regelmäßig wieder aufgesucht und genutzt werden. Brutreviere und -plätze von Vogelarten, die ihre Nester oder Horste ohnehin jedes Jahr neu anlegen, die dabei nicht auf ihr angestammtes Revier bzw. ihren angestammten Brutplatz angewiesen sind und denen genügend Ausweichräume verbleiben, erfasst der Verbotstatbestand nicht. Das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird nur dann ausgelöst, wenn in einem regelmäßig besetzten Brutrevier alle als Standort von Nestern in Frage kommenden Brutplätze verloren gehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.03.2013, Rn. 148). Der Verbotstatbestand kommt somit nur bei den Arten zum Tragen, bei denen Brutplätze als Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG aufgrund von direkter Inanspruchnahme oder durch Störwirkungen mit der Folge verloren gehen, dass ihre ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang nicht mehr erfüllt wird. Bleiben die Brutplätze erhalten, kann aber eine Weiternutzung nicht mehr erfolgen oder ist sie zumindest fraglich, kommt dies dabei einem Verlust der Brutplätze gleich. Dass aktuell besetzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten entnommen, beschädigt oder zerstört werden, verhindert dabei das vorstehend im Zusammenhang mit dem Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) schon benannte Bauzeitenfenster, das die Aufnahme von Baumaßnahmen nur außerhalb der Brutzeiten zulässt.

In entsprechendem Sinne von dem Verbotstatbestand der Nr. 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG betroffen sind diesbezüglich nur Brutplätze der Feldlerche, des Feldsperlings, des Feldschwirls, des Neuntöters und des Teichrohrsängers. Im Übrigen und wie z. B. bei der Nachtigall sind ausreichend Ausweichmöglichkeiten vorhanden. Die verloren gehenden Brutplätze werden jedoch kompensiert. Mit Hilfe von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden Habitate neu angelegt und so ausgestattet, dass sie die entsprechenden Brutplätze – auch in der entsprechenden Anzahl – aufnehmen können, die entsprechenden Arten mithin auf diese Weise Ausweichmöglichkeiten erhalten. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den übrigen Verbotstatbeständen wird dazu Bezug genommen. Die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Brutplätze bleibt damit im Zusammenhang erhalten, das Beschädigungs- und Zerstörungsverbot tritt gem. § 44 Abs. 5 S. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht ein.

Gleiches gilt im Ergebnis auch für die vom Bau der B 64n/B 83n betroffenen Rastgebiete, deren Funktionen ebenfalls von dem Begriff der Fortpflanzungs- und Ruhestätten erfasst werden. Sie werden teilweise durch die B 83n neu belastet,

gleichzeitig aber auch durch die Verlagerung der B 64 nach Westen bzw. Norden auch entlastet (vgl. vorstehende Ausführungen zum Störungsverbot und dem als Rastvogel betroffenen Kiebitz). Im Ergebnis bleiben die Rastgebiete ohne Funktionseinschränkungen durch Störungen erhalten.

6.4.1.6.4 Amphibien

Eine Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Amphibien erfolgt zum einen insoweit, als die B 64n im BA 1 zwischen dem großen Abgrabungssee im Taubenborn und der Bahnlinie durch einen Landlebensraum des Kleinen Wasserfrosches und potentiellen Landlebensraum des Kammmolches verläuft. Vor allem aber gehen anlagebedingt im Bereich des gleichen Trassenabschnitts auf der westlichen Seite des Bahndamms der Bahnlinie Langeland-Holzminden Winterquartiere des Kammmolches verloren.

Die im Zusammenhang mit den anderen Verbotstatbeständen schon benannten vorgezogenen LBP-Maßnahmen ersetzen diese Verluste der Fortpflanzungs- und Ruhestätten jedoch schon vor der Inbetriebnahme der B 64n bzw. haben sie weitestgehend schon jetzt ersetzt. Die zur Stärkung des Lebensraumpotentials vorgesehenen zusätzlichen Laichgewässer wurden bereits 2005 angelegt. Auch die neuen Winterquartiere/Steinriegel existieren bereits und nehmen, wie das begleitend durchgeführte Monitoring zeigt, ihre Funktion wahr. Die ökologische Funktion der betroffenen Ruhestätten des Kammmolches wird somit im Sinne von § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang aufrechterhalten und weiterhin erfüllt, so dass der für den Neubau der B 64n/B 83n unvermeidbare Eingriff in ihre jetzigen Teillebensräume den Verbotstatbestand nicht verwirklicht.

6.4.1.6.5 Reptilien

Der Schlingnatter gehen am Bahndamm in erheblichem Umfang Fortpflanzungs- und Ruhestätten verloren. Der unmittelbare Verlust an Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechse ist dagegen eher geringen Umfangs. Wie den vorstehenden Ausführungen zu den Verbotstatbeständen der Nrn. 1 und 2 des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu entnehmen ist, entstehen diese jedoch zum einen im Rahmen der benannten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen unter Einbindung in einen ökologisch-räumlichen Zusammenhang neu bzw. sind bereits neu entstanden. Ihre

Funktionsfähigkeit konnte im Rahmen des Monitorings bereits ausreichend nachgewiesen werden. Auch der Eintritt dieses Verbotstatbestandes kann damit ausgeschlossen werden.

6.4.1.7 Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG (Flora)

Planungsrelevante Arten der Flora sind vorliegend nicht betroffen. Eine konkrete Prüfung dieses Verbotstatbestandes ist damit nicht erforderlich.

6.4.1.8 Allgemeiner Artenschutz des § 39 BNatSchG

Darüber hinaus werden auch sonst keine wild-lebenden Tiere mutwillig beunruhigt oder ohne vernünftigen Grund gefangen, verletzt oder getötet oder wild-lebende Pflanzen ohne vernünftigen Grund von ihrem Standort entnommen oder ihre Bestände niedergeschlagen bzw. Lebensstätten wild lebender Tiere und Pflanzen ohne vernünftigen Grund beeinträchtigt oder zerstört (§ 39 Abs. 1 BNatSchG).

Soweit nicht besonders oder streng geschützte Arten der Flora und Fauna im Einwirkungsbereich der B 64n/B 83n (BA 1 und BA 1b) vorkommen und beeinträchtigt werden, erfolgt dies im Hinblick auf die Realisierung eines im öffentlichen Interesse liegenden und im Sinne der Planrechtfertigung vernünftigerweise gebotenen Vorhabens. Etwaige Beeinträchtigungen erfolgen insoweit nicht ohne Grund, werden im Rahmen der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen jedoch auch insoweit so weit wie möglich minimiert.
Wirkungen, die nicht zur Erfüllung von Verbotstatbeständen führen, sondern unabhängig davon die Beeinträchtigung einer oder mehrerer Tier- oder Pflanzenarten oder allgemein des Lebensraums der Flora und Fauna zur Folge haben, sind im Übrigen Gegenstand der sonstigen vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen und werden mit deren Hilfe kompensiert. Insoweit wird der allgemeine Artenschutz über die Eingriffsregelung bewältigt (vgl. nachfolgende Ausführungen zur Eingriffsregelung unter Ziffer 6.4.4).

6.4.1.9 Einwendungen und Stellungnahmen zum Artenschutz

Die diesen Einschätzungen der Planfeststellungsbehörde zum besonderen und allgemeinen Artenschutz teilweise entgegenstehende Kritik der Naturschutzverbände, der Naturschutzbehörden und von Einwendern hat sich mit den letzten

Planänderungen – insbesondere den beiden Fledermausbrücken – und den vorliegenden Ergebnissen des die Maßnahmen zum Schutz des Kammmolches sowie der Schlingnatter und der Zauneidechse teilweise erledigt. Im Übrigen wird sie unter Bezugnahme auf vorstehende Ausführungen zurückgewiesen. Nur noch ergänzend wird dazu auf Folgendes hingewiesen:

a) Die Zweifel der Naturschutzverbände an der Eignung und Wirksamkeit des neuen Reptilien-Wanderkorridors betrachtet die Planfeststellungsbehörde angesichts der Ergebnisse des Monitorings und des Votums der höheren Naturschutzbehörde mit der Folge als hinfällig, dass sich eine weiter vertiefende Auseinandersetzung mit dem Vorbringen erübrigt.
b) Entgegen der Stellungnahme der Naturschutzverbände würden sich im BA 1b für die Feldlerche auch unter Berücksichtigung der Ansätze der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (A. Garniel u. U. Mierwald, 2010) nicht mehr als die 3 Brutplatzverluste ergeben, die auch der artenschutzrechtliche Fachbeitrag ermittelt. Denn aus den 3 Brutplätzen in der 100 m-Distanz errechnet sich bei einer um 20 % reduzierten Besiedlungsdichte ein Brutplatzverlust von 0,6. Für die übrigen 20 Brutplätze in Distanzen von 100 bis 300 m liegt dieser Verlust bei 10 %, d. h. bei 2. In der Summe errechnen sich 2,6 bzw. aufgerundet ebenfalls 3 Brutplatzverluste.
c) Die Forderung der Naturschutzverbände, die vorgezogene Ausgleichsmaßnahm A 6.1_{CEF} im BA 1b zu Gunsten des Feldsperlings um Nistkästen zu erweitern, hat der Vorhabenträger in seiner Gegenäußerung aufgegriffen. Die Nistkästen wurden zugesagt. Die weitergehende Forderung nach einer Ausweitung des Flächenansatzes dieser Ausgleichsmaßnahme lehnt die Planfeststellungsbehörde mit Blick auf die entsprechende Begründung des Vorhabenträgers in der Gegenäußerung ab. Denn der Eingriffsort besteht aus mit nur wenigen Gehölzen bestandenem Ackerland. In diesen wenigen Gehölzen brütet der Feldsperling. Die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme beinhaltet bereits deutlich mehr Gehölze und Krautfluren, als am Eingriffsort verloren gehen und auch der angrenzende Maßnahmenkomplex des neuen Wanderkorridors für die Reptilien beinhaltet in umfangreichem Maße Strukturen, die für den Feldsperling geeignet sind. Die fachlichen Standards werden damit erfüllt, einer Ausweitung des Flächenangebotes bedarf es daher nicht.
d) Die Kritik der Naturschutzverbände, wonach mit den vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A 3.1_{CEF} und A 6.1_{CEF} des BA 1b ein neuer Brutplatz für den Neuntöter zu wenig geschaffen werde, greift ebenfalls nicht. Denn auch

insoweit kann der Wanderkorridor für die Reptilien einbezogen werden, der umfangreiche für den Neuntöter geeignete Lebensräume beinhaltet. Unter Berücksichtigung dieser Lebensräume ergibt sich entgegen der Kritik auch keine isolierte Lage der Ausgleichsflächen. Die geforderte Entwicklungsdauer von bis zu 5 Jahren wird nicht nur erreicht, sondern deutlich überschritten.

e) Die Annahme der Naturschutzverbände, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen könnten ausschließlich den Eintritt des Beschädigungs-/Zerstörungsverbotes hinsichtlich der Fortpflanzungs- und Ruhestätten (Nr. 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG), nicht aber den Eintritt sonstiger Verbotstatbestände verhindern, geht fehl. Dies ergibt sich zum einen aus § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG selbst, der pauschal vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen ermöglicht, ohne diese Möglichkeit mit einem der Verbotstatbestände der Nrn. 1 bis 3 des § 44 Abs. 1 oder mit einer der Ausnahmeregelungen des § 44 Abs. 5 S. 2 Nrn. 1 bis 3 BNatSchG zu verknüpfen. Denn der vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zulassende Satz 3 des § 44 Abs. 5 ist nicht mit der Folge, dass er sich nur darauf bezieht, noch als zweiter Satz Bestandteil der Nr. 3 des § 44 Abs. 5 BNatSchG. Er ist vielmehr als Ergänzung des gesamten Satzes 2 zu verstehen, der sich demzufolge auf alle drei zu diesem Satz gehörenden Nummern bezieht. Aber selbst dann, wenn § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG nur bezüglich des Beschädigungs-/Zerstörungsverbotes vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zulassen würde, könnte daraus nicht gefolgert werden, dass im Übrigen keine Maßnahmen zur Vermeidung des Verbotseintritts zulässig wären. So lässt auch § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG ausdrücklich fachlich anerkannte Schutzmaßnahmen zur Vermeidung des Tötungsverbotes zu. Der individuenbezogene Ansatz des Tötungsverbotes bleibt davon unberührt. Insbesondere im Hinblick auf das populationsbezogene Störungsverbot der Nr. 2 des § 44 Abs. 1 BNatSchG müssen nach dem Sinn und Zweck der Regelungen des § 44 BNatSchG vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen möglich sein (vgl. dazu auch OVG Nds., Urteil vom 22.04.2016, 7 KS 27/15, Rn. 365ff.).

   Insofern sind auch keine artenschutzrechtlichen Ausnahmen erforderlich.

f) Die Querung der Nethe im Zuge der B 83n erfolgt mit Hilfe einer Brücke mit einer lichten Weite von 33 m ohne Aufständerung im überspannten Bereich. In die Nethe und ihre Ufer wird baulich nicht eingegriffen. Einengungen des Fließquerschnitts erfolgen ebensowenig wie direkte Einleitungen von Oberflächenwasser aus dem Straßenraum vorgesehen sind. Retentionsraumverluste durch Eingriffe in das Überschwemmungsgebiet werden ausgeglichen, so dass sich auch keine maßnahmenbedingten Erhöhungen der Wasserspiegellagen

ergeben. Beeinträchtigungen des Bibers sind insoweit nicht zu erkennen. In den „Planungshinweisen für Maßnahmen zu Schutz des Fischotters und des Bibers an Straßen im Land Brandenburg“ des Landes Brandenburg, auf von den Naturschutzverbänden Bezug genommen wird, wird diese Art der Gewässerquerung im Hinblick auf den Biberschutz als Optimallösung bei hohen naturschutzfachlichen Anforderungen bezeichnet. Eine Notwendigkeit, dem Vorhabenträger weitergehende Maßnahmen aufzugeben, ist daher nicht erkennbar.

g) Die von den Naturschutzverbänden in der Stellungnahme zum Deckblatt „E“ geforderte Untersuchung des BA 1b hinsichtlich der Wildkatze ist erfolgt und Gegenstand der „faunistischen Untersuchungen zur Wildkatze im Rahmen der Neubauplanung der B 64/83 zwischen Hembsen bzw. Wehren und Höxter“ (Bioplan 2016). Sie ist den Naturschutzverbänden zugeleitet worden.

Weitergehende Kritik an den artenschutzrechtlichen Feststellungen, d. h. solche, die sich nicht durch vorgelegte Unterlagen wie die der Deckblätter, durch Zusagen des Vorhabenträgers oder die Nebenbestimmungen im Kapitel A des Beschlusses erledigt hat oder aber vorstehend zurückgewiesen wurde, hat sich im Anhörungsverfahren nicht ergeben. Insbesondere von Einwendern ist keine substantiierte Kritik am Artenschutz vorgetragen worden. Soweit Tiere und Pflanzen überhaupt in den Einwendungen thematisiert werden, ist dies zudem indirekt über Kritik an der UVS, insbesondere ihrem Alter, in Form von Hinweisen auf (bekannte) Vorkommen wie die der Schlingnattern oder Kritik an der Variantenwahl erfolgt. Diesbezüglich wird auf die übrigen Ausführungen dieses Beschlusses (insbesondere Kapitel A, Nrn. 5 und 7.1) Bezug genommen.

6.4.2 Europäisches Naturschutzrecht / FFH-Gebietsschutz

Das Vorhaben steht auch mit den Vorschriften der §§ 31ff. BNatSchG und 51ff. LNatSchG NRW im Einklang, die in Verbindung mit der FFH-RL und der V-RL dem Schutz des europäischen Netzes „Natura 2000“, d. h. FFH-Gebieten und europäischen Vogelschutzgebieten, dienen.

Im näheren Umfeld der Straßenneubautrassen befinden sich die 5 FFH-Gebiete

- DE-4230-305 „Nethe“,
- DE-4222-302 „Grundlose-Taubenborn“,
- DE-4221-302 „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“,
- DE-4222-301 „Buchenwälder der Weserhänge“ sowie das FFH-Gebiet

- DE-4322-304 „Wälder um Beverungen“

Mit Ausnahme der FFH-Gebiete DE-4230-305 „Nethe“ und DE-4222-302 „Grundlose-Taubenborn“ bleiben die FFH-Gebiete baulich unberührt, so dass sich Beeinträchtigungen nur mittelbar ergeben können.
Trotz der mit diesem Beschluss festgelegten Maßnahmen zur Vermeidung, zur Schadensbegrenzung und zum Risikomanagement verbleiben zwar teilweise Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete. Sie sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht erheblich im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Dessen ungeachtet liegen für das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ auch die Voraussetzungen für eine Abweichung im Sinne von § 34 Abs. 3 und 4 BNatSchG vor. Der Gebietsschutz steht dem Vorhaben daher nicht entgegen.

Weitere Natura-2000-Gebiete, d. h. FFH-Gebiete oder Vogelschutzgebiete im Sinne der V-RL, für die sich Betroffenheiten ergeben könnten, sind im Umfeld des BA 1 und des BA 1b der B 64n/B 83n nicht vorhanden. Soweit sie sich für das FFH-Gebiet DE-4221-301 „Stadtwald Brakel“ ergeben könnten, wären sie auf den BA 1a zwischen Brakel/Hembsen und Höxter/Ottbergen zurückzuführen und sind Gegenstand des dafür noch ausstehenden Planfeststellungsverfahrens.

6.4.2.1 Methodik und Umfang der habitatschutzrechtlichen Bestandserfassung

Gem. § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen oder dem Schutzzweck 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-VP“). Dieser Vorgabe ist der Vorhabenträger nachgekommen. Er hat für das FFH-Gebiet „Wälder um Beverungen‘‘ eine FFH-Vorprüfung, für die übrigen 4 Gebiete jeweils eine vollständige FFH-VP erstellt.

Mit den in diesen Unterlagen dokumentierten Untersuchungen hat der Vorhabenträger sorgfältig die erforderlichen Bestandserhebungen und -bewertungen der von den beiden BA der B 64n bzw. der B 83n betroffenen Bestandteile der genannten Gebiete vorgenommen.

Um die projektbedingten Einwirkungen zutreffend auf ihre Erheblichkeit hin beurteilen zu können, hat die FFH-VP nach den Vorgaben des BVerwG eine sorgfältige

Bestandserfassung und -bewertung der von dem Projekt betroffenen maßgeblichen Gebietsbestandteile zu leisten. Dazu bedarf es keiner flächendeckenden Ermittlung des floristischen und faunistischen Gebietsinventars sowie der Habitatstrukturen. Vielmehr genügt die Erfassung und Bewertung der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile in einem solchen Umfang, dass die Einwirkungen des Projekts bestimmt und bewertet werden können. Die Methode der Bestandsaufnahme ist nicht normativ festgelegt; die Methodenwahl muss aber den für die FFH-VP allgemein maßgeblichen Standards der *"besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse"* einhalten (BVerwG, Urteile vom 14.04.2010, 9 A 5.08, Rn. 50; und vom 12.03.2008, 9 A 3.06, Rn. 72).

Die FFH-VP hat sich an der Zielsetzung der FFH-RL zu orientieren, einen günstigen Erhaltungszustand der natürlichen Lebensräume und der Arten von gemeinschaftlichem Interesse zu wahren oder wiederherzustellen. Was unter einem günstigen Erhaltungszustand zu verstehen ist, ergibt sich für natürliche Lebensräume aus Art. 1 Buchst. e und für Arten aus Art. 1 Buchst. i FFH-RL. Bedeutsam für die Bewertung sind danach diejenigen Faktoren, von denen eine nachhaltige Bestandssicherung des LRT oder der Art abhängt. Zusätzliche Anhaltspunkte liefert Anhang III Phase 1 der Habitatrichtlinie. Darin werden als Kriterien zur Gebietsauswahl für LRT des Anhangs I u.a. der Repräsentativitätsgrad des in dem jeweiligen Gebiet vorkommenden LRT, die relative Flächengröße sowie Erhaltungsgrad und Wiederherstellungsmöglichkeit von Struktur und Funktionen des LRT, für Arten des Anhangs II u.a. Populationsgröße und -dichte sowie Erhaltungsgrad und Wiederherstellungsmöglichkeit der für die betreffende Art wichtigen Habitatselemente genannt. Diese Kriterien sind auch für die Bewertung der maßgeblichen Gebietsbestandteile im Rahmen der FFH-VP anzuwenden (BVerwG, Urteil vom 12.03. 2008, 9 A 3.06, Rn. 75).

In Nordrhein-Westfalen sind diese Anforderungen an Methodik und Umfang der habitatschutzrechtlichen Bestandserfassung über die Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Habitatschutz (VV-Habitatschutz), Rd.Erl. d. Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW, III 4-616.06.01.18, vom 06.06.2016 weiter konkretisiert worden. Danach muss sich der entsprechende Aufwand zur Untersuchung und Erfassung der entsprechenden Gebietsbestandteile an ihrer Bedeutung und Empfindlichkeit ori-

entieren. Je bedeutender ein LRT oder eine Art und je gravierender die zu erwartenden Beeinträchtigungen sind, umso größer sollte der Untersuchungsaufwand ausfallen. Dabei unterliegen nach der VV-Habitatschutz die Methodik und die Untersuchungstiefe dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die Maßstäbe für die Verträglichkeit eines Projektes und damit auch für die Methodik und Untersuchungstiefe im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung ergeben sich aus den besonderen Erhaltungszielen und dem Schutzzweck für das jeweilige Natura 2000-Gebiet, weshalb auch der sachgerechten Ermittlung und Abgrenzung der Erhaltungsziele und der hierfür maßgeblichen Bestandteile entscheidende Bedeutung zukommt. Maßgebliche Bestandteile dafür sind signifikante Vorkommen von FFH-Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL (inklusive der charakteristischen Arten) sowie von FFH-Arten des Anhangs II der FFH-RL.
Anhand dieser Maßstäbe ist der Vorhabensträger den Anforderungen der Rechtsprechung und der VV-Habitatschutz an eine sorgfältige Bestandserfassung und -bewertung der eingangs benannten 4 FFH-Gebiete gerecht geworden. Sowohl hinsichtlich des methodischen Ansatzes als auch bezüglich der Durchführung lässt die hier vorgenommene habitatschutzrechtliche Bestandsaufnahme keine Fehler erkennen.

6.4.2.2 Maßgebende Schutz- und Erhaltungsziele

Als Schutz- und Erhaltungsziele für LRT und Arten führen die Standard-Datenbögen und das LANUV jeweils aus:

a) für das FFH-Gebiet „Nethe“:

- Fließgewässer mit Unterwasservegetation (LRT 3260): naturnahe Erhaltung samt der Uferbereiche und der lebensraumtypischen Kennarten- und Strukturvielfalt, Erhaltung der Fließgewässerdynamik und der naturnahen Gewässerstruktur mindestens mit Einstufung „3“ (mäßig verändert), Erhaltung eines störungsarmen LRT mit hoher Wasserqualität und maximal mäßiger organischer Belastung mit seinen typischen Merkmalen auch als Habitat für seine charakteristischen Arten, Erhaltung aufgrund seiner besonderen Repräsentanz für die kontinentale biographische Region in NRW und seiner Bedeutung im Biotopverbund, Erhaltung eines naturnahen Wasserhaushaltes, Vermeidung und ggf. Verminderung von Nährstoff- und Schadstoffeinträgen

- Feuchte Hochstaudenfluren (LRT 6430): Erhaltung mit der typischen Kennarten- und Strukturvielfalt an Fließgewässern und Waldrändern des Gebietes, insbesondere auch aufgrund der besonderen Repräsentanz für die kontinentale biographische Region in NRW und ihrer Bedeutung im Biotopverbund, Erhaltung eines an Gehölz- und Störarten armen LRT als Habitat für seine charakteristischen Arten sowie mit seinen typischen Grundwasser- und/oder Überflutungsverhältnissen, Vermeidung und ggf. Verminderung von Nährstoff- und Schadstoffeinträgen aus angrenzenden Nutzflächen
- Glatthafer- und Wiesenkopf-Silgenwiesen (LRT 6510): Erhaltung mit ihrer typischen Kennarten-, Magerkeitszeiger- und Strukturvielfalt sowie extensiver Bewirtschaftung, Erhaltung eines an Störungen sowie Gehölz- und Störarten amen LRT als Habitat für seine charakteristischen Arten, Vermeidung und ggf. Verminderung von Nährstoff- und Schadstoffeinträgen

Weitere Schutzziele sind für die im FFH-Gebiet „Nethe“ ebenfalls vorkommenden, aber abseits möglicher Wirkpfade gelegenen LRT 6410 „Pfeifengraswiesen auf lehmigen oder torfigen Böden“, 7230 „Kalk und basenreiche Niedermoore“, 8210 „Natürliche und naturnahe Kalkfelsen mit Felsspaltenvegetation“, 9130 „Waldmeister Buchenwald“, 9160 „Stieleichen-Hainbuchenwald“, den prioritären LRT 91E0 *Erlen-Eschen- und Weichholzauenwald an Fließgewässern“ und für die beiden Anhang II-Fischarten Bachneunauge und Groppe ausgewiesen.

b) <u>für das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“</u>:

- natürliche eutrophe Seen und Altarme (LRT 3150): Erhaltung der naturnahen, nährstoffreichen, aber nicht übermäßig nährstoffreichen Gewässer einschließlich ihrer Uferbereiche und ihrer Unterwasserpflanzen-, Wasserpflanzen- und Verlandungsvegetation sowie ihrer typischen Kennarten- und Strukturvielfalt, Erhaltung eines störungsarmen LRT als Habitat für seine charakteristischen Arten, Erhaltung aufgrund seiner besonderen Repräsentanz für die kontinentale biographische Region in NRW, Erhaltung des typischen Wasserhaushaltes und -chemismus unter Berücksichtigung des Einzugsgebietes, Vermeidung und ggf. Verminderung von Nährstoff- und Schadstoffeinträgen, Vermeidung poly- bis hypertropher Verhältnisse mit hohen Anteilen von Hypertrophiezeigern, von Nährstoff- und Schadstoffeinträ-

gen und poly- bis hypertropher Verhältnisse mit hohen Anteilen von Hypertrophiezeigern

- Feuchte Hochstaudenfluren (LRT 6430): Erhaltung mit ihrer typischen Kennarten- und Strukturvielfalt an Fließgewässern und Waldrändern auch als Habitat für seine charakteristischen Arten, Erhaltung eines Gehölz- und Störarten armen LRT mit seinen typischen Grundwasser- und/oder Überflutungsverhältnissen, Vermeidung und ggf. Verminderung von Nährstoff- und Schadstoffeinträgen aus angrenzenden Nutzflächen
- Erlen-Eschen- und Weichholz-Auenwälder (prioritärer LRT 91E0*): Erhaltung mit ihrer typischen Arten- und Strukturvielfalt in ihrer standörtlich typischen Variationsbreitem, inklusive ihrer Vorwälder und auch als Habitat für seine charakteristischen Arten, Erhaltung typischer Wasser- und Bodenverhältnisse (Wasser- und Nährstoffhaushalt, Bodenstruktur) unter Berücksichtigung des Wassereinzugsgebietes, Erhaltung eines LRT-angepassten Wildbestandes, Erhaltung eines an Störungen sowie Störarten armen LRT, Vermeidung und ggf. Verminderung von Nährstoff- und Schadstoffeinträgen
- Kammmolch: Erhaltung gering beschatteter, fischfreier Laichgewässer mit einer ausgeprägten Ufer- und Unterwasservegetation, Erhaltung v.a. lichter Laubwälder mit ausgeprägter Krautschicht, Totholz und Waldlichtungen als Landlebensräume sowie von linearen Landschaftselementen als Wanderkorridore im Aktionsradius der Vorkommen, von dynamischen Auenbereichen und großflächigen Feuchtgebieten, Schaffung von Retentionsflächen in den Flussauen, Erhaltung des typischen hohen Grundwasserstandes in Feuchtgebieten und Niederungen, Vermeidung und ggf. Verminderung von Nährstoff- und Schadstoffeinträgen im Bereich der Laichgewässer, Erhaltung eines Habitatverbundes zur besseren Vernetzung geeigneter Lebensräume in und zwischen den Vorkommensgebieten und ihrem Umfeld

c) <u>für das FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“</u>:

- Waldmeister-Buchenwald (LRT 9130): Erhaltung großflächig zusammenhängender, naturnaher, meist kraut- und geophytenreicher Waldmeister-Buchenwälder auf basenreichen Standorten mit ihrer typischen Arten- und Strukturvielfalt in einem Mosaik aus ihren verschiedenen Entwicklungsstufen/Altersphasen und in ihrer standörtlich typischen Variationsbreite, inklusive ihrer Vorwälder sowie ihrer Waldränder und Sonderstandorte, Erhaltung

eines störungsarmen LRT mit lebensraumangepasstem Wildbestand und lebensraumtypischen Bodenverhältnissen (Nährstoffhaushalt, Bodenstruktur), Erhaltung als Habitat für seine charakteristischen Arten, Vermeidung und ggf. Verminderung von Nährstoff- und Schadstoffeinträgen

- Orchideen-Kalk-Buchenwald (LRT 9150): Erhaltung basenreicher, meist kaut- und geophytenreicher Orchideen-Buchwälder mit ihrer typischen Arten- und Strukturvielfalt in einem Mosaik aus ihren verschiedenen Entwicklungsstufen/Altersphasen und in ihrer standörtlich typischen Variationsbreite, inklusive ihrer Vorwälder sowie ihrer Waldränder und Sonderstandorte, Erhaltung eines störungsarmen LRT mit eines lebensraumangepasstem Wildbestand und lebensraumtypischen Bodenverhältnissen (Nährstoffhaushalt, Bodenstruktur), Erhaltung des LRT als Habitat für seine charakteristischen Arten und aufgrund seiner Bedeutung als eines der 5 größten Vorkommen in der kontinentalen biographischen Region in NRW, seiner besonderen Repräsentanz für die kontinentale biographische Region in NRW, seiner besonderen Bedeutung im Biotopverbund und der besonderen gebietsspezifischen Ausprägung mit den am Nordwestrand des Verbreitungsgebietes befindlichen Arten Seseli libanotis (= Heilwurz), Coronilla coronata (= Berg-Kronwicke) und Laser tribolium (= gewöhnlicher Rosskümmel), Vermeidung und ggf. Verminderung von Nährstoff- und Schadstoffeinträgen
- Kammmolch: s. o., die Schutzziele zu Gunsten des Kammmolches entsprechen denen im benachbarten FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“
- Hirschkäfer: Erhaltung ausgedehnter typischer Laub- und Mischwälder (vor allem lichte Eichen- und Buchenwälder) mit hohen Alt- und Totholzanteilen im Bereich der Vorkommen, Erhaltung eines dauerhaften Angebotes geeigneter Brutbäume/Brutsubstrate (vor allem sonnenexponierte Eichen- und Eichenstubben an äußeren und inneren, wärmegetönten Bestandsrändern) und von Saftbäumen im Bereich der Vorkommen, Vermeidung und ggf. Verringerung von Schadstoffeinträgen

Weitere Schutzziele sind für die außerhalb möglicher Wirkpfade vorkommenden LRT 6210 „Naturnahe Kalktrockenrasen und deren Verbuschungsstadien“, 8210 „Kalkfelsen mit Felsspaltenvegetation“, 9170 „Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald“ sowie die prioritären LRT 8160* „Kalkschutthalden“ und 9180* „Schlucht- und Hangmischwälder“ ausgewiesen.

d) für das FFH-Gebiet „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“:

- Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (besondere Bestände mit bemerkenswerten Orchideen, prioritärer LRT 6210*): Erhaltung mit ihrer typischen Kennarten- und Strukturvielfalt sowie lebensraumangepasstem Bewirtschaftungs- und Pflegeregime, Erhaltung eines an Störungen sowie Gehölz- und Störarten armen LRT als Habitat für seine charakteristischen Arten, Erhaltung des LRT insbesondere aufgrund seiner besonderen Repräsentanz für die kontinentale biographische Region in NRW, seiner Ausprägung als orchideenreicher Kalk- und Trockenrasen sowie seiner Bedeutung im Biotopverbund, Vermeidung und ggf. Verminderung von Nährstoff- und Schadstoffeinträgen

Schutzziele sind zudem auch für die weiter abseits der von baulichen Maßnahmen betroffenen Bereiche gelegenen LRT 5130 „Wacholderbestände auf Zwergstrauchheiden oder Kalkhalbtrockenrasen“, 9130 „Waldmeister-Buchenwald“ und 9150 „Orchideen-Kalk-Buchenwald“ ausgewiesen. Anhang II-Arten sind nicht benannt.

e) für das FFH-Gebiet DE-4322-304 „Wälder um Beverungen“:

Die Schutzziele des FFH-Gebietes „Wälder um Beverungen“ beziehen sich auf die beiden prioritären LRT 7220* „Kalktuffquellen“ und 9180* „Schlucht- und Hangmischwälder“ sowie die LRT 8210 „Kalkfelsen mit Feldspaltenvegetation“, 9130 „Waldmeister-Buchenwald“, 9150 „Orchideen-Kalk-Buchenwald“ und 9170 „Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald“. Als Anhang II-Arten werden der Hirschkäfer, der Kammmolch sowie der Gelbe Frauenschuh benannt.
Auf die Nennung der jeweiligen Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes, für das es bei einer FFH-Vorprüfung verbleiben konnte, wird an dieser Stelle unter Verweis auf die Vorprüfung verzichtet.

f) Charakteristische Arten der LRT

Die charakteristischen Arten der LRT, d. h. die Arten, die nicht nur allgemein in einem LRT bekannt sind, sondern die gebietsunabhängig als charakteristisch für ihn gelten und die von daher prägend für ihn sind, hat der Vorhabenträger

als Grundlage für die weiteren Untersuchungen dem Leitfaden „Berücksichtigung charakteristischer Arten der FFH-LRT in der FFH-VP in NRW“ (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz, 2016) als Grundlage für die FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen separat ermitteln und lassen. Auf diese Untersuchungen,

- „Charakteristische Arten der LRT in den FFH-Gebieten Buchenwälder der Weserhänge, Grundlose-Taubenborn und Nethe, Einstufung der Empfindlichkeit gegenüber projektspezifischen Wirkfaktoren“, Bioplan, August 2017 (Unterlage 12.10 der Planunterlagen für den BA 1) und
- „Charakteristische Arten der LRT in den FFH-Gebieten Kalkmagerrasen bei Ottbergen, Stadtwald Brakel, Nethe und Wälder um Beverungen, Einstufung der Empfindlichkeit gegenüber projektspezifischen Wirkfaktoren“, Bioplan, Dezember 2018 (Unterlage 12.10 der Planunterlagen für den BA 1b)

und die in ihnen enthaltenen Artenlisten wird Bezug genommen.

Ausgehend von diesen maßgeblichen Schutzzielen der FFH-Gebiete hat der Vorhabenträger die Bestandserfassung und -bewertung für die Lebensräume und Arten durchgeführt, ihre vorhabenbedingten Beeinträchtigungen ermittelt und die darauf basierenden Verträglichkeitsuntersuchungen bzw. bezüglich des FFH-Gebietes „Wälder um Beverungen“ die FFH-Vorprüfung durchgeführt.

Neben den Standarddatenbögen und den eigenen Kartierungen und Erfassungen zu den Biotopstrukturen, den Lebensraumpotentialen und dem Arteninventar sind, soweit vorhanden, für die Untersuchungen auch Daten und Angaben aus der Literatur, des ehrenamtlichen Naturschutzes und insbesondere des LANUV ausgewertet und einbezogen worden. Auf die vorstehenden Ausführungen in Kapitel B Nr. 6.4.1.2 wird dazu Bezug genommen. Damit wurde nicht nur bezüglich des Artenschutzes, sondern auch bezüglich des Gebietsschutzes eine ausreichende Datengrundlage gewährleistet. Mit diesem Untersuchungsrahmen und diesem Untersuchungsumfang ist der Vorhabenträger den fachlichen Anforderungen gerecht geworden. Weder hinsichtlich des methodischen Ansatzes noch bezüglich der angewandten Methodik lässt die habitatschutzrechtliche Bestandserfassung Fehler erkennen.

Grundsätzlich sind die Erhaltungsziele diejenigen Ziele, die im Hinblick auf die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands eines natürlichen LRT von gemeinschaftlichem Interesse, einer in Anhang II der FFH-RL oder

in Artikel 4 Abs. 2 oder Anhang I der Richtlinie V-RL aufgeführten Art für ein Natura 2000-Gebiet festgelegt sind (§ 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG). Nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 12.03.2008, 9 A 3.06) sind dementsprechend in der Regel die maßgeblichen – den Gegenstand der FFH-VP bildenden – Gebietsbestandteile die LRT des Anhangs I der FFH-RL, nach denen das Gebiet ausgewählt worden ist, einschließlich der „darin vorkommenden charakteristischen Arten“ (vgl. Art. 1 Buchstabe e) der FFH-RL) sowie der Arten des Anhangs II der Richtlinie, die für die Gebietsauswahl bestimmend waren. Soweit ein Natura 2000-Gebiet bereits zu einem geschützten Teil von Natur und Landschaft i.S.d. § 20 Abs. 2 BNatSchG erklärt worden ist, ergeben sich die Maßstäbe für die Verträglichkeit aus dem Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften, soweit hierbei die jeweiligen Erhaltungsziele bereits berücksichtigt wurden (§ 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG).

Die hier betroffenen Bereiche der FFH-Gebiete sind jeweils vollständig als NSG ausgewiesen worden. Dies sind bezüglich

- des FFH-Gebietes „Nethe“ das NSG Hx-080 „Nethemündung“,
- des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ das NSG Hx-057 „Grundlose-Taubenborn“,
- des FFH-Gebietes „Buchwälder der Weserhänge“ das NSG Hx-001 „Buchenwälder zwischen Ziegenberg und Stockberg“ und
- bezüglich des FFH-Gebietes „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“ das NSG Hx-014 „Stockberg“.

Die NSG wurden vom Kreis Höxter mit dem Landschaftsplan 1 „Wesertal mit Fürstenauer Bergland“, diesem i.d.F. der am 05.10.2023 beschlossenen 4. Änderung, festgesetzt.
Das FFH-Gebiet „Wälder um Beverungen“ hat der Kreis Höxter im Juni 2004 mit dem Landschaftsplan 2 „Wesertal mit Beverplatten“ als NSG Hx-052 „Buchenwälder zwischen Wildberg und Heineberg“ ausgewiesen.
Die Schutzziele der FFH-Gebiete sind unter Bezugnahme auf die vorstehend bereits benannten Lebensräume und Arten von gemeinschaftlichem Interesse in die entsprechenden Regelungen der beiden Landschaftspläne übernommen und teilweise auch noch konkretisiert worden.

Als geeignete Erhaltungsmaßnahmen zur Sicherstellung dieser Schutz- und Erhaltungsziele benennt das LANUV neben der Vermeidung von Emissionsquellen und

Regelung bzw. Beschränkung von (Freizeit-) Nutzungen jeweils u.a.:

a) <u>für die LRT bzw. Arten im FFH-Gebiet „Nethe“</u>:

- Fließgewässer mit Unterwasservegetation (LRT 3260): Entfernung von künstlichen Sohl- und Uferbefestigungen, ggf. Einbringen von Strömungslenkern, Laufverlängerungen, Maßnahmen zur Verbesserung der Sohlstruktur, Breiten/und Tiefenvarianz mit oder ohne Änderung der Linienführung, Zulassen eigendynamischer Entwicklung, Zulassen und Entwicklung bzw. ggf. Anpflanzung standortheimischer Ufergehölze, ggf. Entfernung beeinträchtigender Vegetation, Maßnahmen zur Auenentwicklung und zur Verbesserung der Auenhabitate (z. B. Reaktivierung der Primäraue, Entwicklung und Erhalt von Altstrukturen, Extensivierung der Auennutzung und Freihalten der Auen von Bebauung und Infrastrukturmaßnahmen, Anschluss von Seitengewässern und Altarmen), Bewahrung und Schaffung der Durchgängkeit, Vermeidung von direkten und diffusen stofflich belasteten Einleitungen, Beschränkungen der Wasserentnahmen, Vermeidung und Verminderung von Feststoffeinträgen und -frachten, Nutzungsextensivierungen im Auenbereich, ggf. Verschließen von Drainagen und Anstau bzw. Rückbau von Entwässerungsgräben mit dem Ziel eines guten ökologischen und chemischen Zustands des Gewässers maximal mit Nährstoffkonzentrationen im Bereich der Orientierungswerte der Anlage 7 der OGewV, Orientierung der Gewässerunterhaltung am Erhaltungsziel
- Feuchte Hochstaudenfluren (LRT 6430): gelegentliche Mahd mit Abtransport des Schnittgutes, Herstellung gestufter Waldinnen- und Waldaußensäume bzw. ausreichend breiter Randstreifen, Verzicht auf intensive Gewässerunterhaltung, Uferbefestigung und Umbruch, ggf. gezieltes Entfernen von Gehölzen bei verbuschenden Beständen und Zurückdrängen von Störarten, Unterlassen von Entwässerung und Grundwasserabsenkung, ggf. Maßnahmen zur Wiederherstellung des typischen Wasserhaushaltes, Optimierung der natürlichen Überflutungsverhältnisse durch Auen- und Flussrenaturierung, Schaffung von Flussauen mit hoher Überflutungsdynamik und ungehindertem Ein- und Ausströmen des Hochwassers, Beibehaltung und ggf. Anlegung ausreichender Pufferzonen
- Glatthafer- und Wiesenkopf-Silgenwiesen (LRT 6510): möglichst lebensraumgerechte Beweidung, zweischürige, bei Nachbeweidung auch einschü-

rige Mahd, ggf. Nachmahd der Weidereste, zur Sicherstellung der Artenvielfalt Anpassung der Nutzungstermine bei unterschiedlicher phänologischer Entwicklung, bei Gefahr von Artenarmut Aufnahme einer entzugsorientieren Düngung, Unterlassung von (Pflege-)Umbruch, Unterlassen von Melioration bzw. Grundwasserabsenkung bei feuchter Ausprägung der Glatthaferwiese, Optimierung und Vermehrung z. B. durch (Wieder-)Aufnahme der extensiven Mahdnutzung, Aushagerung aufgedüngter Flächen bis zu den typischen Bodenkennwerten, ggf. Mahdgutübertragung, gezieltes Entfernen von Gehölzen bei verbuschenden Beständen, ggf. gezieltes Entfernen von Störarten

b) <u>für die LRT bzw. Arten im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“</u>:

- natürliche eutrophe Seen und Altarme (LRT 3150)“: Förderung einer natürlichen Verlandungsbreite z. B. durch Bewahrung und Schaffung einer möglichst gering anthropogen überformten Uferlinie, ggf. Teilentschlammung in größeren Zeitabständen sowie in Auen Gewährleistung und Förderung regelmäßiger Hochwasserdurchströmung, ggf. Vermehrung durch Neuanlage von Gewässern an geeigneten Standorten, keine Entwässerung und Grundwasserabsenkung, ggf. Wiederherstellung des typischen Wasserhaushaltes z. B. durch Verschluss, Anstau, ggf. Entfernen von Drainagen und Entwässerungsgräben sowie schutzzielkonformer Regulierung von Ab- und Überläufen, keine Einleitungen stärk nährstoffreichen oder sonstig stofflich belasteten Wassers, Beibehaltung/Anlegung von geeigneten Pufferzonen, ggf. Regulierung des Fischbestandes
- Feuchte Hochstaudenfluren (LRT 6430): siehe Maßnahmen zu diesem LRT im FFH-Gebiet „Nethe“
- Erlen-Eschen- und Weichholz-Auenwälder (prioritärer LRT 91E0*): keine Nutzung (Ausnahme: bodenschonende Entnahme nicht LRT-typischer Arten und Arbeiten im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht), ggf. Entfernung untypischer Gehölzbestände, Belassen der natürlichen Entwicklung von Vor- und Pionierwaldstadien auf Sukzessionsflächen, Förderung natürlicher Prozesse, insbesondere natürlicher Verjüngungs- und Zerfallsprozesse typischer Baumarten sowie natürlicher Sukzessionsentwicklungen zu Waldgesellschaften natürlicher Artenzusammensetzung, ggf. auch Initialpflanzungen, LRT-Vermehrung durch den bodenschonenden Umbau untypischer Gehölzflächen auf geeigneten Auen-Standorten, in bedeutsamen Bereichen

Umbau von Nadelwald, Regulierung der Schalenwilddichte, Verzicht auf Kirrungen und Wildfütterungen, keine Einleitung nährstoffreichen oder stofflich belasteten Wassers, Optimierung des Wasserhaushalts und der natürlichen Überflutungsverhältnisse z. B. durch Auen- und Flussrenaturierungen, Verzicht auf forstliche Erschließungsmaßnahmen und Befahrungen, Verzicht auf Recycling-Materialien bei Wegeinstandsetzungen, Verzicht auf Holzablagerungen in geschützten Biotopen, Quellbereichen oder Sieken, bodenschutzgerechte Kalkungen, Zurückdrängen von Neophyten, Beibehaltung/Anlegung von nährstoffarmen bzw. abschirmenden Pufferzonen

- Kammmolch: Sicherung, Optimierung und ggf. Neuanlage geeigneter Laichgewässer und Landlebensräume, Umsetzung an der Art ausgerichtetet habitaterhaltender Pflege- und Entwicklungskonzepte, Verzicht auf Fischbesatz und ggf. nachhaltiges Entfernen von Fischen aus Laichgewässern, Vermeidung von Grundwasserabsenkungen, ggf. Renaturierung und Durchführung von Maßnahmen zur Wiedervernässung, Beibehaltung und ggf. Anlage von ausreichend großen, extensiv genutzten Pufferzonen z. B. in Form von Extensivgrünland, extensive landwirtschaftliche Nutzung im Bereich der Laichgewässer, Umsetzung von Amphibienschutzmaßnahmen an Straßen im Bereich der Wanderkorridore

c) <u>für die LRT bzw. Arten im FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“</u>:

- Waldmeister-Buchenwald (LRT 9130): auf die natürliche Waldgesellschaft ausgerichtete naturnahe Waldbewirtschaftung, Förderung der Naturverjüngung, Belassen eines dauerhaften und ausreichenden Anteils von Alt- und Totholz, bevorzugt Entwicklung von Altholzinseln, Belassen von Biotopbäumen einschließlich der häufig wärme- und lichtbegünstigten Biotopbäume an Bestandsrändern, Belassen von geeigneten Biotopbäumen einschließlich der häufig wärme- und lichtbegünstigten Biotopbäume an Bestandsrändern, Belassen geeigneter Teilflächen ohne Nutzung, Belassen der natürlichen Entwicklung von Vor- und Pionierwaldstadien auf Sukzessionsflächen, keine Kahlschläge über 0,3 ha, Förderung der Naturverjüngung typischer Baumarten
- Orchideen-Kalk-Buchenwald (LRT 9150): naturnahe Waldbewirtschaftung, Förderung der Naturverjüngung aus Baumarten der natürlichen Waldgesellschaft, Belassen eines dauerhaften und ausreichenden Anteils an Alt- und

Totholz (möglichst ≥ 10 Bäume/ha), bevorzugt Entwicklung von Altholzinseln, Belassen von Biotopbäumen einschließlich der häufig wärme- und lichtbegünstigten Biotopbäume an Bestandsrändern, Belassen von geeigneten Teilflächen ohne Nutzung in Seilhanglagen, kein Kahlschläge über 0,3 ha, Förderung und Anlage gestufter Waldrändern, in bedeutsamen Bereichen wie Umbau von Nadelwald, Regulierung der Schaldenwilddichte, Ausrichtung des Erschließungsnetzes an die Standortbedingungen, keine Befahrung außerhalb des Erschließungsnetzes, Holzeinschlag und -rücken in mehr als 80 Jahre altem Laubholz nur außerhalb des Fortpflanzungszeitpunktes der jeweils betroffenen Tierart, keine Verwendung von Recycling-Materialien bei Wegeinstandsetzungsmaßnahmen, kein Ablagerung von Holz in geschützten Bereichen, Ausrichtung der Bodenschutzkalkung auf die Schutzziele

- Kammmolch: s. o., die Schutzziele zu Gunsten des Kammmolches entsprechen denen im benachbarten FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“
- Hirschkäfer: Sicherung eines hohen Anteils an Alt- und Totholz (möglichst ≥ 10 Bäume/ha), Erhöhung des Zieldurchmessers bzw. des Erntealters der Bäume, ggf. Erhöhung des Laubholzanteils in Nadel- und Mischwäldern, Sicherung und Vermehrung alter Baumgruppen, Baumreihen und Solitärbäume in der Feldflur und in Parkanlagen, Sicherung von geeigneten und besiedelten Bäumen, ggf. Freistellen eingewachsener Brutbäume, gezielte Nachpflanzung von Stiel- und Traubeneichen, als zukünftige Brutbäume, ggf. übergangsweise Anlage von „Brutmeilern“ als Ersatz-Entwicklungshabitat der Larven, Verzicht auf Baumfällungen und Baumchirurgie in Vorkommensgebieten, Beibehaltung/Anlage ausreichend großer extensiv genutzter oder ungenutzte Pufferzonen, Verzicht auf Pflanzenschutzmittel in Eichen- und Eichenmischwäldern

d) für die LRT bzw. Arten im FFH-Gebiet „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“:

- Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (besondere Bestände mit bemerkenswerten Orchideen, prioritärer LRT 6210*): extensive Beweidung mit geeigneten Nutztierrassen, ggf. Nachmahd der Weidereste, Verzicht auf Düngung und Pflegeumbruch, Optimierung und Vermehrung des LRT auf geeigneten Standorten z. B. durch Aushagerung, Oberbodenabtrag oder Mahdgutübertragung, Schaffung kleinräumig offener Bodenstel-

len, Förderung besonders individuen- bzw. artenreicher Orchideenvorkommen ggf. durch Aussetzen des Führjahresweideganges, bei Bedarf gezieltes Entfernen von Störarten und von Gehölzen bei verbuschenden Beständen

e) <u>für die LRT bzw. Arten im FFH-Gebiet „Wälder um Beverungen“</u>:

Auf die Benennung der bezüglich der benannten LRT und Anhang II-Arten vom LANUV als geeignet angesehenen Erhaltungsmaßnahmen wird an dieser Stelle unter Verweis auf die durchgeführte FFH-Vorprüfung verzichtet

Alle genannten Schutz- und Erhaltungsziele und, soweit erforderlich, auch die Erhaltungsmaßnahmen, deren Umsetzung das Vorhaben nicht entgegenstehen darf, sind Gegenstand der an ihnen ausgerichteten Verträglichkeitsprüfungen des Vorhabensträgers. Soweit im Standarddatenbogen auch Vogelarten explizit als bedeutende Vorkommen des Gebietes angeführt sind, ist jedoch auf die Rechtsprechung des BVerwG zu verweisen, wonach *„dies grundsätzlich außerhalb der Erhaltungsziele eines FFH-Gebietes (liegt), weil insoweit die V-RL eine spezielle Regelung des Gebietsschutzes trifft. Etwas anderes könnte ausnahmsweise nur dann gelten, wenn es sich bei diesen Vogelarten um charakteristische Arten des genannten Lebensraumtyps handelt“* (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 73.07, juris, Rn. 47 m.w.N.). Insoweit entspricht es dieser Rechtsprechung, Arten der Avifauna insoweit (nur) in ihrer Bedeutung als charakteristische Arten des jeweiligen Lebensraumtyps in die Erhaltungsziele einzubeziehen. Vorliegend betrifft dies die Anhang II-Arten Grauspecht und Schwarzspecht (jeweils LRT 9110 sowie 9150 im FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“). Insoweit wird daher zu den Vogelarten des Anhangs II ergänzend auch auf die gesonderten Ausführungen in Kapitel B Ziffer 6.4.1 Bezug genommen. Ein Vergleich mit den vom LANUV im Internet bereitgestellten Meldedokumenten (https://natura2000-meldedok. naturschutzinformationen.nrw..de) zeigt auf, dass die dort genannten maßgebliche Gebietsbestandteile sowie Schutz- und Erhaltungsziele mit den in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen verwandten Daten auch aktuell noch übereinstimmen, die FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen mithin auf einer tragfähigen Grundlage beruhen und sie der Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt werden können.

6.4.2.3 Erfassung und Bewertung der Beeinträchtigungen, Allgemeine Grundsätze

Nach § 34 Abs. 2 BNatSchG ist ein Projekt dann unzulässig, wenn es nach dem Ergebnis der FFH-VP zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

Wesentliches Tatbestandsmerkmal und damit grundlegender Prüfungsmaßstab einer FFH-VP bei der Erfassung und insbesondere Bewertung der auf das FFH-Gebiet ausstrahlenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Projektwirkungen ist mithin die „erhebliche Beeinträchtigung“. 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 Einzelfalls zu beantworten ist. Mit Blick auf die Erhaltungsziele des jeweiligen FFH-Gebietes stellt insofern allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar. Dieser muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben, ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden (vgl. BVerwG, Urteile vom 06.11.2012, 9 A 17.11, Rn. 35, vom 09.02.2017, 7 A 2.15, Rn. 215, sowie vom 11.07.2019, 9 A 13/18).

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 [zu all dem BVerwG, Urteile vom 17.01.2007, 9 A 20.05, Rn. 39 - 43, vom 14.04.2010, 9 A 5.08, Rn. 57, und aus neuerer Zeit vom 07.07.2022, 9 A 1/21, 9 A 1.21 (9 A 8/18)].

Weiter führt das Gericht in der genannten Entscheidung vom 17.01.2007 zu den Legaldefinitionen eines günstigen Erhaltungszustandes für Lebensräume und Arten in Art. 1 Buchst. e und i FFH-RL aus, die darin enthaltenen Unterschiede ließen die Schlussfolgerung zu, dass hierbei unterschiedliche naturschutzfachliche Kriterien eine Rolle spielen können und außerdem einzelne Lebensräume und Arten in der Regel jeweils unterschiedliche Empfindlichkeiten, d. h. Reaktions- und Belastungsschwellen haben. Für die geschützten Arten bedeutet dies, dass die in den Beschreibungen des Art. 1 Buchstabe i) FFH-RL – vgl. dazu auch Ausführungen

zum Artenschutz, Kapitel B Ziffer 6.4.1.5 – zum Erhaltungszustand enthaltenen Reaktions- und Belastungsschwellen unter Berücksichtigung der konkreten Gegebenheiten des Einzelfalls gewisse Einwirkungen zulassen. Das BVerwG nennt in der oben bezeichneten Entscheidung vom 17.01.2007 (dort Rn. 44 - 46) den Fall, dass bestimmte Stressfaktoren, z.B. Lärm, das Erhaltungsziel nicht nachteilig berühren, wenn die betreffende Tierart sich hierdurch nachweisbar nicht stören lässt. Zudem führe bei entsprechender Standortdynamik der betroffenen Art nicht jeder Verlust eines lokalen Vorkommens oder Reviers zwangsläufig zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands und selbst eine Rückentwicklung könne die Reaktions- und Belastungsschwellen unterschreiten, solange dies sicher als eine nur kurzzeitige Episode eingestuft werden könne. Auch sei nicht jeder Flächenverlust im FFH-Gebiet notwendig mit einer Abnahme des Verbreitungsgebiets einer Art gleichzusetzen. Der Gebietsschutz verfolge insofern ein dynamisches Konzept und berücksichtige, dass einzelne Arten mit einer solchen Standortdynamik ausgestattet seien, die es ihnen unter Umständen gestatte, Flächenverluste selbst auszugleichen oder aber im Wege der Kompensation durch Schaffung geeigneter Ausweichhabitate der günstige Erhaltungszustand gewährleistet werden könne.

Das Schutzregime der FFH-Richtlinie beschränkt sich flächenmäßig grundsätzlich auf das FFH-Gebiet in seinen administrativen Grenzen. Gebietsexterne Flächen, die von im Gebiet ansässigen Vorkommen geschützter Tierarten zur Nahrungssuche aufgesucht werden, können daher nicht in den Gebietsschutz einbezogen werden. Zu berücksichtigen ist aber demgegenüber, dass Austauschbeziehungen zwischen verschiedenen Gebieten und Gebietsteilen unverzichtbar sind und mithin dem Schutzregime des Gebietsschutzes unterfallen, da geschützte Arten wegen des notwendigen genetischen Austausches oder ihrer Lebensgewohnheiten in einem isolierten Reservat nicht erhalten werden können (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 5.08, Rn. 32 u. 33).

Für einen natürlichen Lebensraum ist ein günstiger Erhaltungszustand nach Art. 1 Buchst. e FFH-RL dann gegeben, wenn

- sein natürliches Verbreitungsgebiet sowie die Flächen, die er in diesem Gebiet einnimmt, beständig sind oder sich ausdehnen,
- die für seinen Fortbestand notwendigen Strukturen und spezifischen Funktionen bestehen und in absehbarer Zukunft wahrscheinlich weiterbestehen werden und

- der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Arten im Sinne des Buchstabens i) günstig ist.

Natürlichen Lebensräumen kommt danach in gewissen Grenzen ebenfalls eine Elastizität und Belastbarkeit zu. Sie können trotz einer vorübergehenden Störung zumindest dann stabil bleiben, wenn nach kurzer Frist eine Regeneration einsetzt. Als Beispiel für entsprechende Fähigkeiten der Lebensräume kann die Fragestellung gelten, inwieweit Lebensräume zusätzlich zu einer Vorbelastung eine weitere Stickstoffzufuhr verkraften (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, 9 A 20.05, Rn. 48).

Mit Blick auf den 1. Spiegelstrich sah es das BVerwG in seiner Entscheidung vom 17.01.2007 als nicht zweifelsfrei an, „ob und ggf. in welchem Umfang ein direkter Flächenverlust, den ein Straßenbauvorhaben für ein Biotop zur Folge hat, unter Berufung auf Bagatellschwellen zu rechtfertigen ist." (Rn. 50), hat diese Frage jedoch letztlich noch offengelassen. Mit Urteil vom 12.03.2008, 9 A 3.06, Rn. 124, hat das BVerwG dann entschieden, „unter Beachtung des gemäß Art. 5 Abs. 3 EG auch für das Gemeinschaftsrecht geltenden Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, der eine Beurteilung am Maßstab der praktischen Vernunft gebietet, ist diese Frage für solche Flächenverluste zu bejahen, die lediglich Bagatellcharakter haben." Das Gericht führt weiter aus, eine Orientierungshilfe, ob ein Flächenverlust noch Bagatellcharakter habe, biete der Endbericht zum Teil der Fachkonventionen des im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz durchgeführten Forschungsvorhabens „Fachinformationssystem und Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP", Schlussstand Juni 2007 (im Weiteren: Fachkonventionen). Die darin vorgeschlagenen Werte seien keine Grenzwerte, sondern bloße Orientierungswerte für die Einzelfallbeurteilung. In dieser Funktion jedoch könnten sie nach derzeitigem Kenntnisstand als Entscheidungshilfe genutzt werden. Dabei könnten unter bestimmten Umständen auch moderate Zuschläge zu den Orientierungswerten als angebracht erscheinen. Dies rechtfertige es jedoch nicht, sich von den Orientierungswerten völlig zu entfernen (so auch BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 73/07, Rn. 50).
Auch als Ausdruck des Vorsorgegrundsatzes zielt Art. 6 FFH-RL nicht darauf ab, die FFH-VP auf ein „Nullrisiko" auszurichten. Vielmehr ist ein Vorhaben zulässig, wenn nach Abschluss der Prüfung kein vernünftiger Zweifel besteht, dass erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes vermieden werden. Rein theoretische Besorgnisse scheiden als Grundlage für die Annahme erheblicher Beeinträchtigungen, die dem Vorhaben entgegengehalten werden könnten, aus.

Unter Berücksichtigung der besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse, wozu alle wissenschaftlichen Erkenntnismittel und -quellen auszuschöpfen sind, hat sich die zuständige Behörde vor Zulassung des Vorhabens Gewissheit darüber zu verschaffen, dass das Vorhaben nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet verbunden ist. Dies ist nur dann gegeben, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel am Ausbleiben derartiger Beeinträchtigungen verbleibt. Der insoweit in der FFH-Vorprüfung gewonnene Verdacht muss durch eine schlüssige naturschutzfachliche Argumentation ausgeräumt werden, mit der ein Gegenbeweis geführt wird. Zugunsten des Projekts dürfen die vom Vorhabenträger geplanten oder von der Planfeststellungsbehörde angeordneten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden, sofern sie sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen verhindert werden (BVerwG, Urteil vom 3.11.2020, 9 A 12.19, Rn. 33).

Dieser Gegenbeweis misslingt, wenn im Rahmen der FFH-VP nicht der beste Stand der Wissenschaften Berücksichtigung gefunden hat. Er misslingt in der Regel im Weiteren, wenn die einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse objektiv nicht ausreichen, erhebliche Beeinträchtigungen ohne jeden vernünftigen Zweifel auszuschließen. Eine solche Problematik kann jedoch durch ein wirksames Risikomanagement überwunden werden; es ist zulässig, mit Prognosewahrscheinlichkeiten und Schätzungen sowie Analogieschlüssen zu arbeiten und die Auswirkungen auf ein FFH-Gebiet mit Schlüsselindikatoren abzuschätzen. Gängige Form der wissenschaftlichen Schätzung ist zudem eine Worst-Case-Betrachtung. Forschungsaufträge, um Erkenntnislücken oder methodische Unsicherheiten der Wissenschaft zu beheben, müssen im Rahmen einer FFH-VP nicht vergeben werden. Es müssen die besten verfügbaren Mittel eingesetzt und darüber hinaus Wissenslücken aufgezeigt und ihre Relevanz für die Befunde eingeschätzt werden, um daraus ein wirksames Risikomanagement abzuleiten.

Dies gilt auch, soweit über die Wirksamkeit von geplanten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen Unsicherheit besteht. Dies ist insbesondere insoweit von Bedeutung, als Schutz- und Kompensationsmaßnahmen zugunsten des Vorhabens berücksichtigt werden können, wenn sie sicherstellen, dass während der Bauarbeiten und nach Verkehrsfreigabe erhebliche Beeinträchtigungen nachweislich verhindert (also nicht lediglich abgemildert) werden. Bleibt also in Folge der

Schutz- und Kompensationsmaßnahmen der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensraumtypen und Arten stabil, bewegen sich die nachteiligen Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

Im Falle von Unsicherheit über die Wirksamkeit der Maßnahmen kann es sich im Rahmen eines Risikomanagements anbieten, durch ein Monitoring weitere Erkenntnisse zu gewinnen. Zu einem wirksamen Risikomanagement gehört es jedoch auch, in der Planfeststellung zusätzlich Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen für den Fall anzuordnen, dass die Beobachtung nachträglich einen Fehlschlag der positiven Prognose anzeigt. Die Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen müssen geeignet sein, Risiken für die Erhaltungsziele wirksam auszuräumen; sie sind in der Planfeststellung inhaltlich in der Weise einzugrenzen, dass den Erfordernissen der Bestimmtheit und der nötigen Flexibilität ausgewogen Rechnung getragen wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, 9 A 3.06, Rn. 105, zur Anrechenbarkeit der Schutzvorkehrungen insgesamt BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, 9 A 20.05, Rn. 52 - 56).

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde belegen die vorliegenden FFH-VP auf der Grundlage dieser Maßstäbe, dass erhebliche Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete durch die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der B 64n und der B 83n ohne vernünftigen Zweifel ausgeschlossen werden können.

Soweit die Naturschutzverbände sowie teilweise auch die Naturschutzbehörden und Einwender dieser Einschätzung im Anhörungsverfahren widersprochen haben, wird diese Kritik zurückgewiesen. Dies gilt insbesondere auch für das insoweit hauptbetroffene und überwiegend benannte FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“.

6.4.2.4 FFH-Gebiet DE-4320-305 „Nethe“

Das FFH-Gebiet „Nethe“ wird von der B 83n zwischen Amelunxen und Godelheim gequert. Die Querung erfolgt an einer mit knapp 70 m besonders schmalen Stelle des Gebietes. Die B 83n nimmt dort eine ca. 1.390 m² große Fläche des FFH-Gebietes in Anspruch, von der ca. 410 m² unter dem die Nethe und ihre Ufer überspannenden Brückenbauwerk liegen und insoweit unversiegelt erhalten bleiben. Weitere ca. 240 m² werden temporär als Baufläche benötigt. Flächen der LRT des Gebietes bleiben davon unberührt. Von den beiden LRT 6430 und 6510 bleiben

die Baumaßnahmen mehr als 200 m, von dem LRT 3260 mehr als 1.000 m entfernt. Alle anderen LRT-Flächen befinden sich in noch größeren Abständen zu dem Brückenbauwerk.
Weitere Betroffenheiten ergeben sich im Zusammenhang mit der Anlegung des Ersatzretentionsraums auf einer insgesamt ca. 25.525 m² großen und teils links und teils rechts der Nethe liegenden Fläche nahe ihrer Mündung in die Weser. Ca. 15.245 m² dieses Retentionsraums befinden sich rechts der Nethe innerhalb der Grenzen des FFH-Gebietes. Die dort links der Nethe zu findenden Flächen des LRT 6510, die erst nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens kartiert und vom LANUV erfasst wurden, spart der Retentionsraum zu ihrem Schutz aus. Der zunächst unter Einbeziehung der LRT-Flächen links der Nethe geplante Teil des Retentionsraums wurde dazu mit dem Deckblatt B für den BA 1 weiter nach Südwesten aus dem FFH-Gebiet heraus verschoben. Er grenzt dort in einem Bereich an die Nethe an, in dem sie Unterwasservegetation des LRT 3260 aufweist. Der zweite Teil des Retentionsraums schließt sich ca. 70 m, nachdem der Bereich des LRT 3260 endet, rechts der Nethe an.
Auch die übrigen von den Schutz- und Erhaltungszielen erfassten LRT (die LRT 6410, 7230, 8210, 9130, 9160 sowie der prioritäre LRT 91E0*) sind in der FFH-VP berücksichtigt worden. Sie sind im FFH-Gebiet jedoch erst in Abständen von 1 km und mehr zu den baulich betroffenen Bereichen und damit außerhalb der vorhabenbezogenen Wirkzonen zu finden. Dies gilt auch für den in der Erstfassung der FFH-VP noch als bis an den Rand des Ersatzretentionsraums reichend erfassten prioritären LRT 91E0*. Er ist lt. Informationssystem des LANUV im gesamten FFH-Gebiet westlich/nordwestlich von Ottbergen nicht oder nicht mehr vorhanden. Auch die charakteristischen Arten dieser LRT sind somit nicht betroffen.

Als aktuell im FFH-Gebiet in den LRT 3260, 6430 und 6510 vorkommend bekannt sind davon lt. LANUV von den charakteristischen Arten nur wenige des Makrozoobenthos, die europäische Äsche, im LRT 6430 der Falter Buszkoiana capnodactylus, außerdem weitere Falterarten, die Brandmaus sowie Pflanzen und Moose im LRT 6430. Als in den Daten des LANUV noch nicht gelistet ist auch der europäische Biber als charakteristische Art des LRT 3260 zu betrachten. Es sind dies durchgehend Arten, die nur im LRT vorkommen bzw. die an das Gewässer gebunden sind, mit denen also mit Ausnahme des Bibers abseits der Nethe oder bezüglich der Landlebensräume abseits des jeweiligen LRT nicht zu rechnen ist.

Das FFH-Gebiet umfasst eine Größe von insgesamt 734,11 ha. In die rd. 1,5 ha

große Fläche, die für den Retentionsraum benötigt wird, wird zwar eingegriffen. Das Gelände wird zur Generierung des erforderlichen Retentionsvolumens per Bodenabtrag abgesenkt. Die Nethe und insbesondere ihre Unterwasservegetation des LRT 3260 sowie die zugehörigen Schutz- und Erhaltungsziele werden dadurch jedoch nicht beeinträchtigt. Denn zur Anlegung des Retentionsraums erfolgt lediglich ein Eingriff in die Uferböschungen und dies auch nur oberhalb der Mittelwasserlinie. Der Wasserkörper – und damit auch der LRT – bleibt unberührt.
Auch der zwar im FFH-Gebiet, aber abseits vorhandener Lebensraumtypen liegende und insoweit nicht von den Schutz- und Erhaltungszielen erfasste Teil des Retentionsraums bleibt dem FFH-Gebiet im Übrigen ohne wesentlichen Funktionsverlust erhalten. Wie auch der übrige Teil des Retentionsraums wird er im Rahmen der Gestaltungsmaßnahme G 6 des LBP für den BA 1 begrünt. Es werden Krautfluren angelegt und in den Böschungsbereichen Weidenstecklinge ausgebracht, um Weidengebüsche zu initiieren. Soweit baubedingt temporär Biotoppotentiale beeinträchtigt werden, werden sie also wiederhergestellt.

Unmittelbare Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes mit dauerhaften Wirkungen ergeben sich allein aus den genannten Auswirkungen des Brückenbauwerks im Zuge der B 83n. Auch sie finden aber abseits vorhandener LRT statt und lassen die Schutz- und Erhaltungsziele unberührt.
Mangels entsprechender Eingriffe in die Nethe gilt dies sowohl bezogen auf den Retentionsraum als auf die Errichtung des Brückenbauwerks auch für die Schutz- und Erhaltungsziele zu Gunsten der Anhang II-Fischarten Groppe und Bachneunauge sowie für die im LRT 3260 charakteristische Europäische Äsche.

Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes könnten sich daher allein durch bau-, vor allem aber die ab Verkehrsfreigabe betriebsbedingt dauerhaft anfallenden mittelbare Wirkungen wie Störwirkungen oder Immissionseinträge ergeben. In diesem Zusammenhang stellen sich aber ebenfalls keine auf das Vorhaben zurückzuführenden Beeinträchtigungen ein, die die Schwelle der Erheblichkeit erreichen würden.

Für den Biber können bau- und verkehrsbedingte Beeinträchtigungen durch Licht und Lärm unter Berücksichtigung der im Artenschutzkapitel bereits benannten Schutzmaßnahmen ausgeschlossen werden. Im Übrigen, d. h. bezogen auf die LRT, kämen insoweit als Verursacher mittelbarer Wirkungen nur zur Eutrophierung

und Versauerung führende Stickstoffdepositionen als Folge kritischer Luftkonzentrationen (sog. „Critical Loads“, kurz „CL“) in Frage. Dabei sind angesichts des Abstands der B 64n zum FFH-Gebiet „Nethe“ – zwischen Ottbergen und Godelheim ca. 500 m, zwischen Godelheim und Höxter > 500 m – nur solche denkbar, die vom Bau und Betrieb der das Gebiet querenden B 83n ausgehen.

Den aktuell besten wissenschaftlichen Erkenntnisstand zur Beurteilung solcher Stickstoffdepositionen im Rahmen einer FFH-VP spiegelt gem. BVerwG der eine Fachkonvention darstellende Stickstoffleitfaden Straße der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – aktuelle Ausgabe: 2019 – wieder (vgl. Urteile vom 23.04.2014, 9 A 25/12, und vom 12.06.2019, 9 A 2.18, und dort Rn. 63 ff.). Danach sind eutrophierende N-Zusatzbelastungen aus dem Straßenverkehr für Fließgewässer-LRT wie die der Unterwasservegetation vernachlässigbar. Als empfindlich im Hinblick auf Stickstoffdepositionen gelten von den 3 im Nahbereich der B 83n und den zugehörigen Baumaßnahmen vorkommenden LRT nur die Feuchten Hochstaudenfluren des LRT 6430, vor allem aber die „Glatthafer- und Wiesenklopf-Silgenwiesen“ des LRT 6510.

Der Vorhabenträger hat die verkehrsbedingten Zusatzbelastungen durch Stickstoffeinträge an Hand der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung errechnen lassen (Ing.-Büro Lohmeyer, 2019, ergänzt März und Juli 2020). Danach weist der Raum eine vorhandene Hintergrundbelastung mit Stickstoffdioxid (NO_2) von 19 µg/m³ Luft auf. Die B 64n ruft keine zusätzlichen Stickstoffbelastungen hervor, die bis das mindestens 500 m entfernte FFH-Gebiet „Nethe“ hineinreichen. Auch in einem Abstand von ca. 180 m zur B 83n liegen die Depositionen bereits unterhalb des Abschneidekriteriums von 0,3 kg pro ha und Jahr. Bei zusätzlichen Belastungen unterhalb dieses Wertes kann davon ausgegangen werden, dass sie keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorrufen (vgl. Stickstoffleitfaden Straße, FGSV, Ausgabe 2019). Die Abstände zu den nächstgelegenen Flächen der LRT 6430 und 6510 (sowie auch der zu allen anderen LRT) belaufen sich auf mehr als 200 m und liegen damit außerhalb der von der B 83n ausgehenden Wirkzone.

Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Nethe“ bzw. seiner LRT und Arten sind mithin sicher auszuschließen.

Auch im Hinblick auf Stickstoffoxide (NO_x), für die in § 3 Abs. 4 der 39. BImSchV zum Schutz der Vegetation abseits von Ballungsräumen oder bestimmten anderen bebauten Gebieten, Industrieanlagen und Hauptverkehrsstraßen ein kritischer Jahresmittelwert von 30 µg/m³ benannt wird, ergeben sich keine dem Vorhaben entgegenstehenden Beeinträchtigungen. Diesbezüglich wurde eine Hintergrund-

belastung von 29 µg/m³ ermittelt, die entlang eines schmalen Bandes an der heutigen B 83 im Prognosenullfall (d. h. im Prognosejahr 2030 an der heutigen B 83 ohne die B 83n) auf ≥ 30 bis 31 µg/m³ und im engen Trassenraum auch bis 36 µg/m³ ansteigt. Mit dem Neubau und Neuanschluss der B 83n an die B 64n verlagert sich dieses Belastungsband. Ohne dass sich die Belastungen selbst erhöhen, wird es minimal breiter, lässt die Vegetation der LRT, die außerhalb dieses Bandes liegen, jedoch unberührt. Dabei verkürzt sich die Strecke, über die die B 83 bzw. B 83n im und unmittelbar am Rand des FFH-Gebietes verläuft, von 270 m auf nur noch 67 m, so dass sich für das FFH-Gebiet im Ergebnis eine Entlastung einstellt.

6.4.2.5 FFH-Gebiet DE-4320-305 „Grundlose-Taubenborn“

6.4.2.5.1 Beeinträchtigungen

Die ausgewiesene Fläche des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ umfasst 73,14 ha. Das Gebiet beinhaltet zwar auch Flächen der LRT 3150, 6430 sowie des – prioritären – LRT 91E0*. Seine Meldung und Ausweisung gehen aber allein auf seine große regionale Bedeutung für die Art Triturus cristatus (Kammmolch) und dessen Lebensräume zurück, zu denen hier insbesondere auch die sogenannten „Grundlosen“ gehören. Wie das LANUV in diesem Zusammenhang ausführt, stellen die weitgehend durch Unterwasservegetation gekennzeichneten und von Röhrichten umgebenden „Grundlosen“, von denen aufgrund des Kiesabbaus allerdings nur noch wenige erhalten sind, einen der seltenen Fälle natürlicher Stillgewässer in Ostwestfalen dar.

a) LRT 6430 „Feuchte Hochstaudenfluren“

Flächen des LRT 6430 enthält das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ lt. Standarddatenbogen in einem Umfang von insgesamt 0,6305. Sie verteilen sich auf 14 Einzelflächen.
Ausschlaggebend für die Meldung des FFH-Gebietes und damit vorrangig im Hinblick auf die Schutzziele ist allerdings kein LRT, sondern ausschließlich die Art Triturus cristatus (= Kammmolch) gewesen.
Einen in der Rechtsprechung ausdrücklich anerkannten Orientierungsmaßstab zur Beurteilung der rechtlichen Fragestellung der Auswirkungen eines flächenbezogenen Eingriffs in einen geschützten LRT auf dessen Erhaltungszustand bietet grundsätzlich Kapitel D der Fachkonventionen.

In der FFH-VP ist ein Verlust von 55 m² der insgesamt 6.305 m² der „Feuchten Hochstaudenfluren“ berechnet. Nach Kapitel D der Fachkonventionen ist im Regelfall 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:

aa) Es werden keine qualitativ funktionalen Besonderheiten berührt, d. h. die betroffenen LRT-Flächen weisen keine speziellen Ausprägungen oder Lebensräume charakteristischer Arten auf.
bb) Der Orientierungswert eines quantitativ-absoluten Flächenverlustes, der vorliegend 50 m² beträgt (die schon genannte „Bagatellgrenze“, Tabelle 2 im Kapitel D der Fachkonventionen), wird nicht überschritten.
cc) Der Orientierungswerte eines quantitativ-relativen Flächenverlustes von 1 % der Flächen des LRT wird nicht überschritten.
dd) Es ergeben sich keine hinzuzuaddierenden Flächenverluste aus kumulativ zu berücksichtigenden Plänen, die zur Überschreitung der Orientierungswerte gem. bb) oder cc) führen.
ee) Es ergeben sich keine Beeinträchtigungen aus kumulativ zu berücksichtigenden Plänen und Projekten, die bei ergänzender Berücksichtigung zu erheblichen Beeinträchtigungen führen.

Wie der FFH-VP zu entnehmen ist, beinhalten die konkret verlorengehenden 55 m² LRT-Fläche weder eine besondere Ausprägung noch eine besondere Funktion für charakteristische Arten. Die 55 m² umfassen mit 0,87 % weniger als 1 % der Gesamtfläche des Lebensraumtyps. Der durch Nährstoffreichtum gekennzeichnete Lebensraumtyp gehört nicht zu den stickstoffempfindlichen LRT, weswegen keine „Critical Loads“ verzeichnet sind. Indirekte Beeinträchtigungen, die den direkten Flächenverlust von 55 m² 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 bb), die Frage des quantitativ-absoluten Flächenverlustes. Als diesbezüglichen Orientierungswert benennt die Tabelle 2 der Fachkonvention für den LRT der „Feuchten Hochstaudenfluren“ die in der FFH-VP richtig wiedergegebenen 50 m², die um 5 m²

überschritten werden. Entgegen der Auffassung der Naturschutzverbände und auch der Höheren Naturschutzbehörde verursacht dies allein jedenfalls hier keine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Die Überschreitung dieser „Bagatellgrenze“ um 5 m² (= um weniger als 0,08 % der Gesamtfläche) ist minimal und bewegt sich darüber hinaus im Bereich der Mess- und Erfassungsungenauigkeiten. Zudem handelt es sich bei der Größenangabe der 50 m² 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 Fachkonventionen und BVerwG, Urteil vom 23.03.2014, 9 A 25/12). Insofern ist jedenfalls in begründeten Ausnahmefällen unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Einzelfalls 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 LRT nicht ausschlaggebend für die Meldung des Gebietes war (der Standarddatenbogen weist anders als das LANUV auch keine Erhaltungsmaßnahmen aus), 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 und vorstehend schon benannten Erhaltungsziele letztlich als nicht nachhaltig beeinträchtigt an. Auch eine Behinderung der Erhaltungsmaßnahmen ist nicht erkennbar.

b) LRT 3150 „Natürliche eutrophe Seen und Altarme“ und prioritärer LRT 91E0 „Erlen-Eschen- und Weichholzauenwald“

Flächen des LRT 3150 sowie den prioritären LRT 91E0* weist das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ erst in Abständen von ca. ≥ 120 m zur Trasse der B 64n auf, so dass Beeinträchtigungen dieser LRT und ihrer Arten nur betriebsbedingt, d. h. indirekt durch Schadstoffeinträge bzw. konkret durch Sticksoff möglich sind.

Der Vorhabenträger hat deshalb die verkehrsbedingten Zusatzbelastungen durch Stickstoffeinträge auch für dieses FFH-Gebiet an Hand der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung errechnen lassen (Ing.-Büro Lohmeyer, 2019, ergänzt März und Juli 2020). Danach betragen die Einträge in einem Abstand von ca. 75 m zur B 64n bereits maximal 0,3 kg pro ha und Jahr und schon dort im Bereich des sog. „Abschneidekriteriums“. In größeren Abständen liegen sie unter 0,3 kg pro Jahr und ha. Angesichts der Abstände zu den nächstgelegenen Flächen der LRT 6430 und 6510 von mindestens 120 m sind Beeinträchtigungen mithin sicher auszuschließen.

c) Charakteristische Arten

LRT-Flächen bleiben von den Eingriffen in das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ mit Ausnahme einer 5 m² großen Teilflächen des LRT 6430 unberührt und diese verlorengehende Teilfläche ist im Rahmen der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für den Kammmolch bereits heute an anderer Stelle neu entstanden. Insofern gehen den charakteristischen Arten des LRT 6430 wie z. B. Heuschrecken keine Lebensräume verloren. Für alle anderen lt. Standarddatenbogen wichtigen Pflanzen- und Tierarten des FFH-Gebietes und die separat ermittelten charakteristischen Arten (Bioplan, August 2017), zu denen u. a. die Brandmaus, der Gras- und der Seefrosch, der Feuersalamander und Libellenarten gehören, hält der an den Bahndamm grenzende Teil des FFH-Gebietes keine Lebensräume vor. Vereinzelt ist dort von diesen Arten nur die Ringelnatter anzutreffen. Essentiell ist der Bahndamm für die im Taubenborn sonst weit verbreitete Ringelnatter jedoch nicht. Im Rahmen der Kartierungen haben sich auch keine Hinweise auf eine Habitatnutzung ergeben.
Analog zu den neuen Lebensräumen der Schlingnatter inklusive ihres Wanderkorridors entstehen aber auch die Lebensräume für die Ringelnatter neu. Angetroffene Ringelnattern werden in die Umsiedlung der Reptilienarten Schlingnatter und Zauneidechse einbezogen. Beeinträchtigungen sind deshalb auszuschließen.

d) Kammmolch und seine Lebensräume

Die Kammmolch-Population des FFH-Gebietes wird im Standarddatenbogen auf 101 bis 250 Individuen beziffert. Im Rahmen der 2002/2003 im Zusammenhang mit dem Planungsbeginn durchgeführten faunistischen Untersuchungen wurde eine deutlich größere Population festgestellt. Konkret konnten zu diesem Zeitpunkt

mehr als 500 Tiere nachgewiesen werden. Zuvor, d. h. in den 1990'er Jahren, lag die Populationsgröße nach Untersuchungen und Abschätzungen der Technischen Hochschule OWL auch schon bei 1.000 bis 1.500 Tieren. In diesen Untersuchungen waren adulte Tiere jedoch überrepräsentiert. Offenbar hatten nicht näher verifizierte negative Einflussfaktoren im FFH-Gebiet – nachdem von vormals mehr als 10 wegen des Kiesabbaus nur noch 2 wassergefüllte Grundlose übriggeblieben und zudem diverse andere als Viehtränken genutzte Kleingewässer verfüllt worden waren, vermutlich fehlende fischfreie Gewässer als Laichmöglichkeit – unzureichende Reproduktionserfolge ausgelöst. Der Erhaltungszustand der Population wurde zu diesem Zeitpunkt als ungünstig eingestuft.

Die planfestgestellte Trasse der B 64n im BA 1 nimmt auf einer Länge von rd. 2 km den äußeren zum Bahndamm hin gelegenen Randbereich des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn" und in weiten Teilen auch den Bahndamm in Anspruch. Sie bildet zudem eine Barriere zwischen den westlich von ihr verbleibenden Flächen des FFH-Gebietes und dem verbleibenden Teil des nur teilweise zum FFH-Gebiet gehörenden Bahndamms, den ein großer Teil der Kammmolche zum Überwintern nutzt. Auch wenn der Bahndamm nicht vollständig Bestandteil des ausgewiesenen FFH-Gebietes ist, grenzt er unmittelbar daran an, ist für die Population des Kammmolches von essenzieller Bedeutung und dem FFH-Gebiet insoweit vollständig zuzurechnen. Die unmittelbar vor dem Bahndamm im FFH-Gebiet liegenden Landlebensräume sind zudem besonders für Jungtiere von hoher Bedeutung.
Die Größe des FFH-Gebietes beläuft sich lt. seiner Ausweisung auf 73,14 ha. Mit dem vom Vorhaben betroffenen Teil des Bahndamms wären es maximal 74,53 ha, falls dieser vollständig außerhalb liegen sollte. Dem Gebiet gehen durch den Bau der B 64n im BA 1 ca. 4,49 ha der vor dem Bahndamm liegenden Landlebensräume verloren. Vom Bahndamm selbst wird mit ca. 1,39 ha der überwiegende Teil mit der Folge überbaut, dass die dortigen Überwinterungsgebiete verloren gehen. Bei einem ca. 5.450 m² großen Teil der Landlebensräume handelt es sich um die bereits 2005 im Zusammenhang mit der Anlegung von Flachwasserzonen teilverfüllte Fläche des großen Abgrabungsgewässers, dass allerdings nicht fischfrei und daher für den Kammmolch als Laichgewässer nur bedingt geeignet ist.

Während Kapitel D der Fachkonventionen einen Orientierungsmaßstab zur Beurteilung der Auswirkungen eines flächenbezogenen Eingriffs in einen geschützten LRT und dessen Erhaltungszustand bietet, enthält Kapitel E allgemeine Hinweise

zur andersliegenden Beurteilung der Erheblichkeit eines Flächeneingriffs in die Habitate der in FFH-Gebieten geschützten Tierarten wie hier die des Kammmolches. 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:

aa) 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.

bb) Der Orientierungswert eines quantitativ-absoluten und in Tabelle 2 für die jeweilige Art benannten Flächenverlustes wird nicht überschritten, soweit dieser für das betroffene Teilhabitat anwendbar ist.

cc) 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.

dd) Es ergeben sich keine hinzuzuaddierenden Flächenverluste aus kumulativ zu berücksichtigenden Plänen und Projekten, die zur Überschreitung der Orientierungswerte gem. b) oder c) führen.

ee) 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 gem. Bedingung aa) sowohl essenzielle Lebensräume betroffen sind als auch die Orientierungswerte der Bedingungen bb) und cc) erheblich überschritten werden. Denn die Flächeninanspruchnahme der B 64n/B 83n aus dem FFH-Gebiet beläuft sich einschließlich Bahndamm auf insgesamt 5,88 ha und umfasst damit weit mehr als einen Anteil von 1 % des gesamten Gebietes. Quantitativ-absolut dürften gem. Kapitel E Tabelle 3 sogar nur 6.400 m² der Kammmolch-Habitate in Anspruch genommen werden, um unter der Erheblichkeitsschwelle zu bleiben.

Vorliegend ergibt sich dennoch keine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes. Denn insofern können die Orientierungswerte des Kapitels E der Fachkonventionen 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 Fachkonventionen 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 Fachkonventionen). Solche Gründe liegen hier vor.

Die Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes, das wie hier explizit und ohne Teilabgrenzung zum Schutz des Kammmolches gemeldet und ausgewiesen worden ist, ist diesbezüglich nicht durchgängig mit der Beeinträchtigung eines geschützten LRT zu vergleichen, bei dem jeder Flächeneingriff mit einer ebensolchen Verkleinerung der LRT-Flächen verbunden ist. Denn der Erhaltungszustand des Kammmolches hängt diesbezüglich nicht von der unverändert bleibenden Größe und Zusammensetzung des Gesamtlebensraums des FFH-Gebietes ab. Ausschlaggebend ist vielmehr, 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. Flächen abseits der Laichgewässer und ihrer unmittelbaren Umgebung, der Überwinterungsgebiete und der Wanderwege zwischen den Laichgewässern und den Überwinterungsgebieten stellen diesbezüglich für den Kammmolch keine derart bedeutsamen Habitate dar. Insoweit entsprechen die Flächen abseits der Sommer- und Winterhabitate sowie der Wanderwege den Flächen zwischen den LRT in anderen FFH-Gebieten. Gerade 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 an der Relation zwischen der Gesamtgröße des FFH-Gebietes einerseits und der Größe der betroffenen Flächen andererseits orientiert und die konkrete Bedeutung dieser Flächen für die zu erhaltende Art dabei nicht mit in den Blick nimmt, kann deshalb rechtlich nicht vorzugswürdig sein. Entstehen verloren gehende essenzielle Lebensräume, die sich bislang nicht vollständig innerhalb des

ausgewiesenen FFH-Gebietes befinden, im Rahmen von Schadensbegrenzungsmaßnahmen im FFH-Gebiet neu, kann der Habitatverlust nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung führen, wenn der Zustand der zu erhaltenden Art unverändert bleibt.
Die noch vorhandenen und für das FFH-Gebiet bedeutsamen „Grundlosen“ bleiben im Übrigen ebenso wie alle anderen Laichgewässer unberührt.
Das BVerwG hat 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 verlorengehende 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 Fachkonventionen 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 8 Gesteinswällen von 60 bis 85 m Länge, 4 bis 10 m Breite und 1,5 bis 2 m Höhe sowie dem Einbau von Vorbruch (Kalkstein) in 135 m langen Böschungsflächen, die die Funktion der Gesteinslebensräume am Bahndamm übernehmen,
- die Anlage weiterer Gesteinswälle als Lebensraum für Schlingnattern und Zauneidechsen, die auch vom Kammmolch genutzt werden können und genutzt werden,
- der Umwandlung von 0,72 ha Ackerfläche u. a. in Extensivgrünland zur Herrichtung von Landlebensräumen, die die Funktion der entfallenden Lebensräume übernehmen,
- die Extensivierung von 1,95 ha Grünland und Feuchtweide und die 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 bzw. – wie z. B. die Gesteinswälle, die Entschlammung der kleinen Grundlosen, die naturnahe Gestaltung des auf ihrer Westseite an die B 64n angrenzenden Abgrabungsgewässers oder schon 2005 die Anlegung der neuen Laichgewässer – überwiegend auch schon umgesetzt worden sind. Da der eher wenig mobile Kammmolch in aller Regel 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 zeitlichem Vorlauf vor der Planfeststellung und vor einer Aufnahme der Bauarbeiten zur Errichtung der B 64n/B 83n im Sinne der Bedingung a) der Fachkonventionen auch keine qualitativ-funktionalen Besonderheiten berührt werden, die an anderer Stelle fehlen oder nur unzureichend vorhanden sind.

Gutachtlich wurde deshalb prognostiziert, dass mit Hilfe dieser Maßnahmen der Erhaltungszustand des Kammmolches ausreichend gesichert werden kann. Dieser Einschätzung hat sich im Erörterungstermin auch die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold angeschlossen. Die im Rahmen des Monitorings durchgeführten Nachuntersuchungen,

- die „Aktualisierung der faunistischen Daten, hier: Nachuntersuchungen im Rahmen der Evaluierung der durchgeführten artenschutzmaßnahmen für den Kammmolch im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“, Bioplan 2019, sowie
- die „Nachuntersuchungen zum Kammmolch, zusammenfassende Betrachtung der Daten aus den Jahren 2019 und 2020 unter Berücksichtigung der Einwendungen im Planfeststellungsverfahren

haben diese Prognose bestätigt. Etwaige Unsicherheiten, die ihrer Verwendung im Rahmen der FFH-VP entgegenstehen könnten, sind daher nach Auffassung der

Planfeststellungsbehörde ausgeräumt. Denn im Rahmen dieser Nachuntersuchungen konnte wieder eine sich auf deutlich mehr als 1.000 Tiere erstreckende Mindestpopulation und damit gegenüber 2003 mehr als eine Verdoppelung der Populationsgröße belegt werden.

Für die Evaluierung wurde im Frühjahr 2019 mit Hilfe von Amphibienzäunen und eigenen Zählungen sowie der Auswertung der von Dritten ermittelten Daten die Anzahl der Tiere ermittelt, die nach der Überwinterung

aa) vom nördlichsten und südlichsten der insgesamt 4 schon 2005 in der Nachbarschaft ebenfalls neu angelegter Kleingewässer fertig gestellten Kammmolch-Steinriegel abgewandert sind,

bb) von den Hangfüßen des Ziegen- und Brunsbergs in den Taubenborn eingewandert sind,

cc) 4 ausgewählte und bereits 2003 untersuchte Laichgewässer aufgesucht haben und

dd) aus dem ca. 500 m langen Bahndamm-Abschnitt, in dem 2003 besonders viele und insbesondere nachgewiesen wurden, abgewandert sind.

Mit den Untersuchungen von 2019 konnten konkret 992 Tiere, eine angemessene Zahl an Jungtieren inklusive, unmittelbar nachgewiesen werden.

Im Frühjahr 2020 wurden die Untersuchungen von 2019 mit Hilfe eines Amphibienzauns auf der am Bahndamm liegenden Drachenfliegerwiese ergänzt. Es wurden 582 zu dem Laichgewässer auf der Drachenfliegerwiese anwandernde Tiere gezählt, von denen rd. 390 vom Bahndamm kamen.

Die Untersuchungen waren jedoch nicht flächendeckend und haben die beiden weiteren schon 2005 angelegten Kammmolch-Steinriegel, die 2015/2016 für die Schlingnattern und Zauneidechsen angelegten Steinriegel, die auch dem Kammmolch zu Gute kommen, Teile des Bahndamms und die übrigen Laichgewässer nicht mit einbezogen. Die tatsächliche Population war jedenfalls nochmals größer.

Nachdem für die Zeit zwischen 2010 (für dieses Jahr war die Gesamtpopulation in einer Bachelor-Arbeit – Nüsse, Georg-August-Universität Göttingen – nach entsprechenden Untersuchungen schon auf 1.600 Tiere geschätzt worden) und 2019 ein offensichtlich auf zu früh trocken gefallene Laichgewässer zurückzuführender Bestandsrückgang dokumentiert ist, hat sie der Gutachter als unter Berücksichtigung natürlicher Schwankungen stabil und für 2019 zwischen 1.000 und 1.600 Individuen eingeordnet. Sie hat damit wieder die Größenordnung, die sie in 1990'er Jahren und in etwa – allerdings mit einem unzureichenden Anteil juveniler Tiere – auch 2010 hatte. Gegenüber der im Standarddatenbogen benannten Individuenzahl entspricht dies mindestens einer Verfünffachung.

Den Erhaltungszustand dieser Gesamtpopulation bezeichnet der Gutachter in der Untersuchung von 2020 nachvollziehbar als hervorragend. Die letzten 4 (bzw. in der Ausführung nach Neuaufteilung unter Berücksichtigung der Örtlichkeiten 5) von den insgesamt 8 Kammmolch-Steinriegeln, die im Winterhalbjahr 2022/2023 angelegt wurden (vgl. vom 06.09.2022 datierende 3. Änderung der vorläufigen Anordnung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen vom 16.04.2020) haben sie weiter gestärkt. Sie wurden gezielt nahe der B 64n und damit auch unweit des Bahndamms als Überwinterungsangebot auf der Drachenfliegerwiese platziert, um speziell den dort noch im Bahndamm überwinternder Individuen Ersatzmöglichkeiten anzubieten. Ihre Funktion ist bereits überprüft und konnte mit der von der Höheren Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme vom 29.09.2023 geforderten Untersuchung belegt werden (vgl. „Monitoring von Artenschutzmaßnahmen für den Kammmolch auf der Drachenfliegerwiese im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ im Jahr 2024, Bioplan Juni 2024). Eines weitergehenden Risikomanagements bedarf es daher nicht.

Insgesamt zeigt sich außerdem, dass die Funktion des Bahndamms als Winterquartier bereits deutlich abgenommen hat. Denn die genannten Untersuchungen belegen zum einen, dass sich die Kammmolche – wie aufgrund ihrer üblichen Aktionsradien auch anzunehmen – bei der Wahl ihres Winterquartiers *„opportunistisch verhalten und die die nächstgelegenen Strukturen bevorzugen“*, sie mithin längere Distanzen meiden und auf eine Wanderung zum Bahndamm verzichten, wenn andere geeignete Strukturen, die wie die Steinriegel näher am Laichgewässer liegen, schneller erreichbar sind. Dies gilt insbesondere auch für juvenile Kammmolche. Im Bahndamm haben vorwiegend (nur) adulte Tiere überwintert. Dies lässt die abgesicherte Erkenntnis zu, dass der Kammmolch jedenfalls dann, wenn ihm der Weg zum Bahndamm verwehrt ist, problemlos die neuen Quartiere finden wird. Diese sind auch ausreichend groß, um die gesamte Population aufzunehmen, womit das Überwinterungsangebot im Bahndamm entbehrlich wird.

Gleiches zeigt ein zweiter Blickwinkel. Denn die Steinriegel auf der Drachenfliegerwiese wurden 2024 analog zu den Untersuchzungen an Steinriegeln von 2019 vor dem Ende der Überwinterungsphase im Januar mit Amphibienzäunen umgeben, so dass die abwandernden Individuen gezählt werden konnten. 252 Tiere wurden erfasst. Im Jahr 2020 waren allein auf dem Weg zu dem Laichgewässer auf der Drachenfliegerwiese 582 Tiere erfasst worden, von denen rd. 390 vom Bahndamm kamen. Umgerechnet auf 2024 lassen diese Zahlen lt. Gutachten den

Schluss zu, dass bereits im ersten Jahr nach Errichtung der Steinriegel 65 % der potentiell vom Straßenbau betroffenen Tiere von der neuen Überwinterungsmöglichkeit Gebrauch gemacht haben.

Die bei alldem noch unberücksichtigten – weil noch ausstehenden – Kammmolch-Maßnahmen (insbesondere die Extensivierungen landwirtschaftlicher Flächen und die Unterbindung der Freizeitnutzung am Gewässer östlich der Grundlosen) werden den schon jetzt sehr guten Erhaltungszustand des Kammmolches ein weiteres Mal stützen.

Insgesamt ist damit jedenfalls von einer gesicherten Funktionalität der Schadensbegrenzungsmaßnahmen auszugehen, eine erhebliche Beeinträchtigung der auf den Kammmolch ausgerichteten Erhaltungsziele mithin ohne Prognoseunsicherheit auszuschließen. Das weitere Monitoring (Kapitel A Nr. 5.4.4.2 des Beschlusses) erfolgt von daher mit Blick auf das Vorsorgeprinzip nur noch mit dem Ziel, bezüglich der Schadenbegrenzungsmaßnahmen weiteres Optimierungspotential auszuloten. Dies gilt insbesondere hinsichtlich auch hinsichtlich der von den Naturschutzverbänden angezweifelten Eignung der Amphibiendurchlässe. Denn eine Zerschneidung oder Verinselung vorhandener Kammmolch-Lebensräume löst die B 64n hier nicht aus. Die faunistischen Untersuchungen des Vorhabenträgers haben insoweit plausibel aufgezeigt, dass der Raum östlich der Bahn den Habitatansprüchen des Kammmolches vorhabenunabhängig mangels geeigneter Laichgewässer nur sehr bedingt genügt. Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sind deshalb auch darauf ausgerichtet, das Gebiet im Taubenborn kammmolchgerecht so zu optimieren, dass die Population gesichert und gestärkt wird und Anwanderungen zur Bahn und B 64n hin nicht mehr stattfinden. Selbst dann, wenn sich im präventiven Monitoring andere Ergebnisse ergeben würden, Kammmolche teilweise noch anwandern sollten und die Durchlässe weder leistungsgerecht noch entsprechend optimierbar wären (Worst-Case-Szenario), könnten Barrierewirkungen durch regelmäßiges Absammeln und Umsetzen zu den Wanderungszeiten vermieden werden.

Der diesbezügliche Einwand der Naturschutzverbände und einiger Einwender, das Maßnahmenkonzept beinhalte in Wirklichkeit keine anrechenbaren Schadensbegrenzungsmaßnahmen, sondern (nur) die gebietsschutzrechtlich nicht anrechenbaren vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen, als die sie in den Maßnahmenblät-

tern 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 auch wiederum die sich unterschiedlich auswirkenden Betroffenheiten auf LRT in FFH-Gebieten einerseits und Arten andererseits zu Grunde. Dass sich, wie sonst in der Regel bei LRT-Flächen, 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 lassen 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. 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) die Eignung einer Fischaufstiegsanlage, deren Funktionsfähigkeit in der Zwischenzeit nachgewiesen worden war, als Schadenbegrenzungsmaßnahme 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 nicht vergleichbarer Sachverhalt – Beeinträchtigung einer Kornweihe in einem Europäischen Vogelschutzgebiet – zu Grunde. Denn angesichts ihrer großen Aktionsradien und dessen, dass sie sich hauptsächlich von Kleinsäugern 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 VP berücksichtigt werden (vgl. juris, Rn. 41 und Rn. 51 des EuGH-Urteils vom 25.07.2018).
Letzteres ist vorliegend aber der Fall. Es wurde bereits durch konkrete Untersuchungen nachgewiesen und bedarf insoweit keiner gutachtlichen Prognose oder Abschätzung, dass sich eine entsprechend große und stabile Population an Kammmolchen einstellt, die den Erhaltungszustand sichert. Denn dieser Nachweis liegt bereits vor. 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 bestehen deshalb keine vernünftigen Zweifel daran, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der auf den Kammmolch ausgerichteten Erhaltungsziele und damit eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes auszuschließen ist.

Sollten die LBP-Maßnahmen nicht als Schadensbegrenzungsmaßnahmen anerkannt werden können, wären sie aber, 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 Ausführungen zur Planrechtfertigung (vgl. oben Kapitel B Nr. 6.1) und zur Trassenabwägung (vgl. unten Kapitel B Nr. 7) keine zumutbare, ernsthaft in Betracht kommende Alternative gegeben ist, mit der die Planungsziele an anderer Stelle oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreicht werden könnten, liegen gleichwohl auch die Voraussetzzungen einer Abweichung gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG vor.

6.4.2.5.2 Vorsorgliche Abweichungsprüfung gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG

Wäre eine erhebliche Beeinträchtigung der auf den Kammmolch ausgerichteten Erhaltungsziele und mithin eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes im Sinne von § 34 Abs. 1 BNatSchG mit der Folge zu bejahen, dass das Vorhaben gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig wäre, kann es gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG abweichend davon dann zugelassen werden, wenn es

aa) aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und

bb) zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Diese Voraussetzungen hat der Vorhabenträger in seiner vorsorglichen Abweichungsprüfung vom 22.11.2021 ausführlich dargelegt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser vorsorglichen Abweichungsprüfung an. Die Voraussetzungen für eine Abweichung liegen hier vor. Da es sich bei dem Kammmolch nicht um eine prioritäre Art gem. Anhang II der FFH-RL handelt, müssen die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses dabei nicht solche sein, die im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit oder den maßgeblich günstigen Auswirkungen des Projektes auf die Umwelt stehen. Der Voraussetzung des § 34 Abs. 4 BNatSchG bedarf es daher nicht.

Das öffentliche Interesse am Bau der B 64n/B 83n ergibt sich bereits aus den Ausführungen zur Planrechtfertigung (Kapitel B Nr. 6.1 des Beschusses). Die dort genannten Gründe sich auch zwingend.

Ob „zwingende“ Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gegeben sind, ist, wie das BVerwG ausgeführt hat (vgl. Urteil vom 27.01.2000, 4 C 2.99, Rn. 39), nicht in dem Sinne zu verstehen, dass dies das Vorliegen von Sachzwängen erfordert, denen niemand ausweichen kann. Die FFH-RL (Art. 6 Abs. 4 UAbs. 2)

meine mit der gewählten Ausdruckweise ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln. Damit soll erreicht werden, dass das Vorhaben gerade der Verwirklichung des verfolgten öffentlichen Interesses dient. Es geht beim zwingenden öffentlichen Interesse also um die Deckung eines konkreten Bedarfs (OVG NRW, Urteil vom 31.05.2011, 20 D 80/05.AK). Dieser wurde vorliegend mit dem FStrAbG gesetzlich festgestellt (vgl. auch dazu Ausführungen zur Planrechtfertigung).
Entspricht ein Vorhaben den Vorgaben der fachplanerischen Abwägung, liegen berücksichtigungsfähige Abweichungsgründe vor (BVerwG, Urteil vom 09.07. 2009, 4 C 12/07, Rn. 14). Dies ist hier der Fall.

Um auch zu überwiegen, müssen die Abweichungsgründe sich im Rahmen einer gem. § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG vorzunehmenden Interessenabwägung gewichtiger erweisen als die naturschutzfachlichen Belange, die dem Vorhaben entgegenstehen. Im Gegensatz zur fachplanerischen Gesamtabwägung, die alle von der Planung berührten Aspekte und Interessen in den Blick zu nehmen hat, erfolgt hier nur eine die beiden vorgenannten gegenläufigen Interessen berücksichtigende bipolare Abwägung. Eine „Saldierung“ aller für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen findet daher nicht statt [vgl. BVerwG, Urteil vom 12.06.2019, 9 A 2/18 (9 A 25/05), Rn. 127].

Das BVerwG hat zu der danach erforderlichen Abwägung in seinem vorgenannten Urteil vom 09.07.2009 (Rn. 15) Folgendes ausgeführt:

> *„… Im Grundsatz überlässt das Gemeinschaftsrecht die Definition öffentlicher Interessen und deren Gewichtung allerdings den Mitgliedstaaten. Die FFH-Richtlinie enthält differenzierte Vorgaben für die Bewertung des Integritätsinteresses, nicht aber für die Gewichtung der öffentlichen Interessen. Der Spielraum der Mitgliedstaaten ist jedoch nicht unbegrenzt. Sie dürfen ihre öffentlichen Interessen nicht in einer Weise definieren und bewerten, die praktisch jedem Vorhaben, das das Erfordernis der Planrechtfertigung erfüllt und nach dem Muster der Abwägungsregeln des deutschen Planungsrechts vertretbar ist, von vornherein ein hohes Gewicht beimisst mit der Folge, dass es allenfalls bei schweren Beeinträchtigungen der Schutzziele hinter dem Interesse an der Integrität des FFH-Gebiets zurücktreten müsste. Die Gewichtung des öffentlichen Interesses muss vielmehr den Ausnahmecharakter einer Abweichungsent-*

scheidung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-RL berücksichtigen. Aufgrund seines Ausnahmecharakters begründet Art. 6 Abs. 4 FFH-RL ein strikt beachtliches Vermeidungsgebot, das zu Lasten des Integritätsinteresses des durch Art. 4 FFH-RL festgelegten kohärenten Systems nicht bereits durchbrochen werden darf, wenn dies nach dem Muster der Abwägungsregeln des deutschen Planungsrechts vertretbar erscheint, sondern nur beiseitegeschoben werden darf, soweit dies mit der Konzeption größtmöglicher Schonung der durch die Habitat-Richtlinie geschützten Rechtsgüter vereinbar ist (Urteile vom 27. Januar 2000 a.a.O. S. 310 und vom 17. Mai 2002 - BVerwG 4 A 28.01 - BVerwGE 116, 254 <263>). Diese zur Alternativenprüfung entwickelten Grundsätze gelten auch für die Prüfung zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL ist als Ausnahme von dem in Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL festgelegten Genehmigungskriterium eng auszulegen (EuGH, Urteile vom 20. September 2007 - Rs. C-304/05 - Slg. 2007, I-7495 Rn. 83 und vom 26. Oktober 2006 - Rs. C-239/04 - Slg. 2006, I-10183 Rn. 35). Nicht jedem Vorhaben, das das Erfordernis der Planrechtfertigung erfüllt, kommt ein besonderes Gewicht zu. Der Ausnahmecharakter einer Abweichungsentscheidung verbietet es, den Zielen eines solchen Vorhabens "bereits für sich" ein erhebliches Gewicht beizumessen. Woraus sich das erhebliche Gewicht ergibt, muss vielmehr im Einzelnen begründet werden.“

Für die B 64n/B 83n spricht in diesem Sinne letztlich bereits der vordringliche Bedarf, mit dem sie im BVWP ausgewiesen ist und in das FStrAbG eingestellt wurde. Er allein reicht gleichwohl nicht aus, den Vorrang vor dem europäischen Gebietsschutz zu rechtfertigen. Mit dem Bau der B 64n/B 83n wird aber nicht nur der vordringliche Bedarf umgesetzt. Es werden vielmehr die schon in Kapitel B Nr. 6.1 benannten und ihn weiter konkretisierenden Ziele verfolgt,

- die B 64 zwischen Brakel-Hembsen und Höxter durch einen 3-streifig ausgeführten und damit ihrem Zweck als großräumiger überregionaler Verbindungs- und Fernstraße genügenden Neubau zu ersetzen und damit u. a. auch die Verbindung der Oberzentren Paderborn und Hildesheim nachhaltig zu verbessern,
- im BA 1 die Ortsdurchfahrt Godelheim und im weiteren Verlauf/im BA 1a auch die Ortsdurchfahrt Ottbergen nach außerorts zu verlegen, die Ortsdurchfahrten vom Verkehr und von Immissionen zu entlasten und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu verbessern,
- in diesem Zusammenhang auch die B 83 zu verlegen, d. h. sie nicht mehr durch

Godelheim laufen zu lassen, sie außerorts neu an die B 64 anzubinden und damit einen weiteren Beitrag zur Entlastung von Godelheim und zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu leisten,

- die Verkehrssicherheit u. a. durch den Wegfall der mit Sichtweiteneinschränkungen einhergehenden s-förmigen Streckenführung der B 64 an Bahnquerungen, den Wegfall etwaigen Überholdrucks hinter LKW und den Wegfall der Ortsdurchfahrten zu erhöhen, um so auch den bislang hohen Unfallzahlen im Zuge der B 64 entgegenzuwirken sowie so nicht zuletzt auch
- die Wirtschaftsstruktur in der Region zu bewahren und zu stärken bzw. mit einer verbesserten Anbindung verbesserte Bedingungen für wirtschaftliche Entwicklungen zu schaffen.

Schon jeweils einzeln können diese Ziele ein Gewicht haben, das ausreicht, um sich gegenüber den naturschutzfachlichen Belangen durchzusetzen. So hat das BVerwG z. B. in seinen Urteilen vom 06.11.2012 (9 A 17/11, Rn. 68), vom 06.11.2013 (9 A 14/12, Rn. 72) und vom 23.04.2014 (9 A 25/12, Rn. 75) grundsätzlich anerkannt, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch Verlagerung der Verkehrsströme nach außerorts und/oder die innerörtliche Entlastung von nachteiligen verkehrlichen Auswirkungen wie Lärm und Luftschadstoffen überwiegende Gründe in diesem Sinne darstellen. In den BVerwG-Urteilen vom 08.01.2014 (9 A 4/13, Rn. 70), vom 28.03.2013 (9 A 22/11, Rn. 99) und vom 09.02.2017 (7 A 2/15, Rn. 402) waren es mit der regionalen Wirtschaftsförderung zusammenhängende Gründe wie die nachhaltige Verbesserung der Erreichbarkeit von Oberzentren in einer Region mit lückenhafter Infrastruktur, die Erfüllung raumbedeutsamer Planungsziele – konkret die verbesserte Erschließung eines strukturschwachen Kreises durch eine verbesserte Erreichbarkeit von Mittelzentren sowie die damit einhergehende Wirtschaftsförderung – sowie die Bewahrung und Stärkung der Wirtschaftsstruktur inklusive des Erhaltens von Arbeitsplätzen in der Region.

Ob vorliegend beispielsweise schon die Entlastung der Ortsdurchfahrten ausreicht, sich gegenüber den ebenfalls nicht unbedeutenden naturschutzfachlichen Belangen durchzusetzen, mag war zweifelhaft sein. Es ist aber zulässig und entspricht der bipolaren Abwägung, die mit dem Vorhaben einhergehenden Ziele als Paket zu betrachten (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.04.2014, 9 A 25/12, Rn. 74). Mindestens als solches, d. h. in der Summe, bekommen die Ziele hier dann aber ein Gewicht, das den naturschutzfachlichen Belangen in der bipolaren Abwägung deutlich vorgeht.

Angesichts der weit über den Raum Höxter hinausgehenden Bedeutungen der B 64n und der B 83n sowie der Ausweisung der B 64n als großräumige überregionale Verbindungs- bzw. Fernstraße der Landstraßenkategorie I (LS I) sowie der Entwurfsklasse 1 (EKL 1) ist die tatsächliche Verkehrsbelastung des jeweiligen Straßenneubauabschnitts in dieser Abwägung zwar nicht entscheidend und von daher eher nachrangig. Gleichwohl attestieren die gutachtlichen Verkehrsprognosen der B 64n/B 83n und vor allem dem B 64n-Abschnitt zwischen Godelheim und Höxter, von dem die entsprechenden Eingriffe in das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ ausgehen, ein Verkehrsvolumen, das den entsprechenden Neubau der B 64 inklusive seiner Dimensionierung legitimiert bzw. einer geringeren Dimensionierung entgegenstünde. Ohne die durchgehende dritte als wechselseitige Überholspur ausgerichtete Fahrbahn könnten die Planungsziele angesichts des Verkehrsaufkommens jedenfalls nicht erreicht werden.

Auf der anderen Seite werden die naturschutzfachlichen Belange des europäischen Gebietsschutzes gleichzeitig insoweit abgeschwächt, als der Erhaltungszustand des Kammmolches mit Hilfe der Schadensbegrenzungsmaßnahmen gesichert werden kann bzw. nicht nur sogar schon gesichert ist, sondern deutlich gestärkt werden konnte (s. o.). Für die insgesamt ca. 6.000 m² an Winterlebensräumen, die der Kammmolch mit dem Bau der B 64n am Bahndamm verliert, sind im näheren Umfeld der vorhandenen und neu angelegten Laichgewässer mit Hilfe nicht nur allein für den Kammmolch, sondern auch für Schlingnattern und Zauneidechsen angelegter Steinriegel bereits auf einer Fläche von zusammen ca. 7.400 m² neue Winterquartiere hergerichtet worden. Weitere Winterquartiere werden mit dem Bau der B 64n auf ca. 670 m² Böschungsflächen entstehen. Daran, dass diese Quartiere angenommen werden und damit ihren Zweck erfüllen werden, kann angesichts der im durchgeführten Monitoring gewonnen Erkenntnisse zudem auch kein vernünftiger Zweifel bestehen.
Für die Planfeststellungsbehörde kommt in diesem Zusammenhang auch dem Umstand eine besondere Bedeutung zu, dass der Bahndamm losgelöst von der Planung der B 64n/B 83n und vom europäischen Gebietsschutz – und anders als die im Zuge der Schadenbegrenzung errichteten Steinriegel – ohnehin keine dauerhaft gesicherten Überwinterungshabitate beinhalten. Denn der Bahndamm ist kein natürliches Habitat, sondern Teil einer Infrastrukturanlage, so dass letztlich jederzeit mit Beeinträchtigungen gerechnet werden muss, die sich z. B. im Zusammenhang mit Unterhaltungsmaßnahmen wie dem Austausch des Schotters oder

anderen Maßnahmen der Verkehrssicherung einstellen. Langfristig betrachtet werden sich die neuen Lebensräume der Steinriegel daher mit positiven Auswirkungen auf die Kammmolch-Population als die robusteren und sichereren Habitate erweisen.

Da in diesem Zusammenhang im Anhörungsverfahren vorgetragene Kritik, die zum Schutz des Kammmolches vorgesehenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen und damit auch die Steinriegel seien in Wirklichkeit unzulässige Kohärenzsicherungsmaßnahmen, kann nicht durchgreifen. Denn die Integrität des FFH-Gebietes wird hier nicht durch einen flächenbezogen bestimmbaren LRT, sondern durch den nicht von einer bestimmten Fläche abhängigen Bestand einer Population bestimmt. Die vorgezogenen Ausgleichs- bzw. Schadensbegrenzungsmaßnahmen kompensieren insoweit nicht einen Schaden, den der Straßenneubau verursacht (und der hier gebietsschutzrechtlich aus einer Schädigung der Kammmolch-Population bestünde), sondern verhindern, dass es zu dieser Schädigung kommt, die Integrität des Gebietes mithin gar nicht erst angetastet wird. Um unzulässige Kohärenzsicherungsmaßnahmen würde es sich deshalb nur dann handeln, wenn die Kammmolch-Population durch den Straßenneubau Schaden nähme und die beeinträchtigte Population nachträglich wiederhergestellt werden sollte. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Es sind auch keine zumutbaren Alternativen – d. h. keine anderen planerischen Varianten – gegeben, mit denen die mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreicht werden könnten.
Zumutbar im Sinne von § 34 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 BNatSchG sind etwaige Alternativen dabei nur dann, wenn auch sie jedenfalls im Wesentlichen die Umsetzung der Planungsziele zulassen. Abstriche von den Planungszielen oder auch von Teilzielen sind grundsätzlich möglich und stehen einer Alternative nicht automatisch entgegen. Sie dürfen aber nicht zum Verlust der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens führen. Gingen sie verloren, liefe dies auf ein an anderes Vorhaben hinaus, bei dem nicht mehr von einer Alternative gesprochen werden könnte. Inwieweit Abstriche von einem Planungsziel hinzunehmen sind, hängt deshalb maßgebend von seinem Gewicht und dem Grad seiner Erreichbarkeit im jeweiligen Einzelfall ab (vgl. BVerwG, Urteile vom 09.07.2009, 4 C 12.07, Rn. 33, und vom 11.08.2016, 7 A 1.15, Rn. 138). In seinem Urteil vom 06.11.2013, 9 A 14.12, Rn. 74, hat das BVerwG dazu ausgeführt:

*„Nur gewichtige naturschutzexterne Gründe können es danach rechtfertigen, zulasten des Integritätsinteresses des durch Art. 4 FFH-RL festgelegten kohärenten Systems eine Alternativlösung auszuschließen. Der Vorhabenträger darf von einer ihm technisch an sich möglichen Alternative erst Abstand nehmen, wenn diese ihm unverhältnismäßige Opfer abverlangt oder andere Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigt; hierzu zählen auch Kostengründe. Der Vorhabenträger braucht sich nicht auf eine Alternativlösung verweisen zu lassen, wenn diese auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden könnten, oder auf eine Alternative, bei der sich die naturschutzrechtlichen Schutzvorschriften als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem von ihm gewählten Standort (*stRspr, vgl. zuletzt Urteile vom 28. März 2013 - BVerwG 9 A 22.11 - BVerwGE 146, 145 Rn. 105 und vom 6. November 2012 - BVerwG 9 A 17.11 - BVerwGE 145, 40 Rn. 70, jeweils m.w.N.; vgl. zur Alternativenprüfung auch EuGH, Urteil vom 26. Oktober 2006 - Rs. C-239/04, Castro Verde - Slg. 2006, I-10183 Rn. 38)."

Im Beschluss des BVerwG vom 06.03.2024, 9 C 6.12, Rn. 49 ff., wird weiter ausgeführt:

„Das Oberverwaltungsgericht ist bei seiner Alternativenprüfung ausdrücklich von den in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts aufgestellten Grundsätzen ausgegangen, wonach in der Abweichungsprüfung dann, wenn sowohl die planfestgestellte als auch eine Planungsalternative FFH-Gebiete berühren, im Rahmen einer Grobanalyse allein auf die Schwere der Beeinträchtigung nach Maßgabe der Differenzierungsmerkmale des Art. 6 FFH-RL abzustellen ist, also nur zu untersuchen ist, ob die betroffenen Lebensraumtypen prioritär oder nicht prioritär sind. Demgegenüber haben die bei der Gebietsmeldung zu beachtenden Feindifferenzierungskriterien (Art. 4 Abs. 1 Unterabs. 1 Satz 1 FFH-RL i.V.m. Anhang III Phase 1) beim Trassenvergleich außer Betracht zu bleiben; innerhalb der genannten Gruppen ist also nicht nochmals nach der Wertigkeit und der Anzahl der betroffenen Lebensraumtypen oder Arten sowie der jeweiligen Beeinträchtigungsintensität zu differenzieren (Urteile vom 13. Dezember 2007 - BVerwG 4 C 9.06 - BVerwGE 130, 83 Rn. 67, vom 17. Januar 2007

- BVerwG 9 A 20.05 - BVerwGE 128, 1 Rn. 143, vom 12. März 2008 a.a.O. Rn. 170 f. und vom 6. November 2013 a.a.O. Rn. 74 f.). Nach Auffassung des Klägers ist diese Rechtsprechung mit Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL nicht vereinbar. Auf die Unterscheidung der Betroffenheit von prioritären und nichtprioritären Lebensraumtypen und Arten komme es nicht allein an, da sonst - innerhalb einer dieser Vergleichsgruppen - auch deutlich weniger beeinträchtigende Varianten aus der Alternativenprüfung auszuscheiden seien, auch wenn der Unterschied des Beeinträchtigungsgrades extrem sei. Unterhalb der Unterscheidungsstufe prioritärer und nichtprioritärer Schutzgüter müsse daher weiter unter Berücksichtigung des jeweiligen Ausmaßes der Beeinträchtigungen differenziert werden.

Gegen eine solche weitere Differenzierung spricht, dass nach dem Schutzkonzept der FFH-Richtlinie innerhalb der genannten Grenzen nicht nochmals nach der Wertigkeit und der Anzahl der betroffenen Lebensraumtypen oder Arten sowie der jeweiligen Beeinträchtigungsintensität (oberhalb der Erheblichkeitsschwelle) zu unterscheiden ist und es daher an normativen Kriterien für eine Differenzierung insbesondere nach der Wertigkeit eines Lebensraumtyps oder Habitats fehlt (vgl. Urteil vom 12. März 2008 a.a.O.). Allenfalls könnte zu überlegen sein, ob eine weitere Untergliederung dann geboten ist, wenn es - wie vorliegend - um Ausführungsalternativen an ein und demselben Standort geht. In diesen Fällen stellt sich nicht die Schwierigkeit eines wertenden Vergleichs der Betroffenheiten verschiedener jeweils für sich genommen FFH-rechtlich gleich schutzwürdiger Lebensraumtypen und Arten, sondern der Vergleich kann sich auf die unterschiedlichen flächenmäßigen Betroffenheiten derselben Lebensraumtypen und Arten an einem Standort beschränken. Ergibt sich bei einem solchen Vergleich, dass z.B. ein bestimmter Lebensraumtyp bei einer Variante flächenmäßig deutlich weniger in Anspruch genommen wird als bei einer anderen, ist nicht ohne Weiteres einsehbar, warum dies bei der Bewertung der Varianten vollkommen unberücksichtigt bleiben soll."

Vorliegend kommen zur Vermeidung oder Minimierung der Inanspruchnahme des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn" als Alternativen

- der durchgehende Ausbau der Bestandstrasse,
- die V 1 der UVS (Nethetrasse),
- die V 3 der UVS (modifizierte Bahntrasse) und

- der im Anhörungsverfahren geforderte Ausbau der vorhandenen B 64 zwischen Godelheim und Höxter (analog zur V 1) in Verbindung mit einer großräumigeren Westumgehung von Godelheim oder der Ostumgehung der V 1 und entweder dem Ausbau der Bestandstrasse zwischen Ottbergen und Godelheim oder der Trasse der V 2 zwischen Ottbergen und Godelheim

in Frage.
Durch die ebenfalls im Anhörungsverfahren geforderte Reduzierung des Ausbaustandards wie den Verzicht auf die dritte als Überholspur dienende Fahrbahn zumindest in Höhe des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ wäre zumindest der Grad der Betroffenheit des FFH-Gebietes reduzierbar.

Mit dem durchgehenden Ausbau der Bestandstrasse lassen sich die Planungsziele jedoch nicht annähernd erreichen. Eine unter Berücksichtigung der vorgenannten Aspekte zumutbare Alternative kann diese vom Vorhabenträger auch nicht weiter geprüfte Variante deshalb nicht darstellen (vgl. Kapitel B Nr. 7.1.3 des Beschlusses). Die V 1 löst selbst umfangreiche Betroffenheiten eines FFH-Gebietes – hier des FFH-Gebietes „Nethe“ – aus (vgl. Kapitel B Nr. 7.1.4.1 des Beschlusses). Diese stehen nicht nur nicht hinter den Betroffenheiten des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ bei der Bahntrasse der V 2 zurück. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wiegen sie im Ergebnis schwerer. Denn die im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ betroffenen Habitate des Kammmolches, dessen Population durch das Gebiet geschützt werden soll und die zur Ausweisung des Gebietes geführt hat, sind als solche im FFH-Gebiet vorab so an andere Stellen verlager- und mit gleicher Funktionalität neu herstellbar, dass die zu schützende Population keinen Schaden nimmt, sondern gestärkt wird. Insofern sind – und das durchgeführte Monitoring hat dies belegt – die Habitate anders als LRT nicht grundsätzlich örtlich gebunden bzw. können andere Teilgebiete deren Funktion mit der Folge ohne Einschränkungen erfüllen, dass mit dem Schadeneintritt eine erhebliche Beeinträchtigung vermieden wird. Die Beeinträchtigung von LRT-Flächen lässt sich dagegen nicht analog dazu vorgezogen durch Verlagerung vermeiden.
Auch die Nethetrasse der V 1 stellt daher insbesondere wegen ihrer Auswirkungen im Raum Ottbergen keine zumutbare Alternative dar bzw. vermeidet keine erhebliche Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes. Allerdings ist die Führung der V 1 bei Ottbergen für die vorliegend relevanten Trassenabschnitte nicht von Bedeutung und zwischen Ottbergen und Godelheim entspricht sie einer der weiter untersuchten Kombinationsvarianten.

Als etwaige zumutbare Alternativen zur V 2 verbleiben damit noch die V 3 und die Kombination des Ausbaus der Bestandstrasse zwischen Godelheim und Höxter (analog zur V 1 und V 3) in Verbindung mit der Godelheimer Ostumgehung der V 1 oder einer großräumigeren Westumgehung in Form der untersuchten Ost- und Westvarianten (vgl. Kapitel B Nr. 7.1.4.2 und 7.1.4.3 des Beschlusses) und – zwischen Ottbergen und Godelheim – entweder der V 2 oder wiederum analog zur V 1 und V 3 einem Ausbau der Bestandstrasse.

Die V 2 und die V 3 sind Gegenstand des Variantenvergleichs der UVS. Die genannten Kombinationsvarianten sind als Ost- oder Westumgehung bzw. modifizierte Ost- und modifizierte Westumgehung jeweils mit einem Neubau auf der V 2 zwischen Ottbergen und Godelheim verglichen worden und Gegenstand der Untersuchungen, die der Vorhabenträger als weitere Variantenvergleiche im Oktober 2019/Februar 2020 bzw. im April 2021 vorgelegt hat (vgl. Kapitel B Nrn. 7.1.4.2 und 7.1.4.3 des Beschlusses).

Die weitere Trassenführung zwischen Ottbergen und Hembsen wirkt sich auf den hier relevanten Trassenvergleich nicht aus. Sie konnte deshalb in diesen weitergehenden vergleichenden Untersuchungen ausgeblendet und dem erforderlichen separaten Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleiben.

Die Frage, ob eine Alternative zumutbar im Sinne von § 34 Abs. 3 BNatSchG ist, korreliert mit den zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses und damit mit den Planungszielen. Lassen sich mit einer anderen Variante die Planungsziele nicht erreichen, aus denen sich die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses ableiten, läuft dies auf ein anderes Projekt hinaus und die Alternative ist nicht zumutbar. In Abhängigkeit von ihrer Bedeutung sind dabei auch Teilziele relevant. Abstriche am Zielerfüllungsgrad der entsprechenden Planungsziele oder an Teilen von ihnen sind dabei hinzunehmen. Eine Alternative verliert ihre Zumutbarkeit aber in dem Moment, in dem diese Abstriche an den Zielen unverhältnismäßig werden oder andere Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigt, zu denen auch Kostengründe gehören (vgl. dazu Urteile des BVerwG vom 17.01.2007, 9 A 20.05, Rn. 143, vom 09.07. 2009, 4 C 12.07, Rn. 33, vom 03.06.2010, 4 B 54.09, Rn. 9, und vom 11.08.2016, 7 A 1.15, Rn. 138 und 141). Es ist deshalb eine Ab-

wägung zwischen den Planungszielen und ihrer Bedeutsamkeit einerseits sowie dem Betroffenheitsgrad des betroffenen FFH-Gebietes bzw. seiner Integrität andererseits erforderlich. Die Abwägung erfolgt nicht als planerische Abwägung und unterliegt in vollem Umfang der gerichtlichen Kontrolle.
Für diese Abwägung kommt es darauf an, ob am Alternativstandort eine Linienführung möglich ist, bei der keine habitatrechtlich geschützten LRT oder Tierarten erheblich beeinträchtigt werden oder jedenfalls prioritäre Biotope und Arten verschont bleiben. Eine Alternative darf aus gewichtigen naturschutzexternen Gründen verworfen werden, etwa wenn sie dem Vorhabenträger in finanzieller Hinsicht Opfer abverlangt, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen (BVerwG, Urteil vom 08.01.2014, 9 A 4.13, Rn. 72).

Von dem von der Bahntrasse der V 2 ausgehenden flächigen Eingriff in das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ verbleibt bei allen Alternativvarianten, d. h. sowohl die V 3 als auch die Ost- und Westumgehungsvarianten von Godelheim inklusive ihrer Modifizierungen, nur ein kleiner Teil. Er geht bei den Alternativen durch einen Anschnitt der B 64n in Höhe des Bahnübergangs im Süden von Höxter verloren. LRT oder auch prioritäre Arten sind dort nicht betroffen. Anders als die V 2 nehmen aber alle Alternativen für das dort aufwändig zu errichtende Überführungsbauwerk Flächen aus den beiden zum unmittelbar benachbarten FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“ gehörenden stickstoffempfindlichen LRT 9130 „Waldmeister-Buchenwald“ und 9150 „Orchideen-Kalk-Buchenwald“ in Anspruch und belasten sie mit zusätzlichen Einträgen.
Wesentlich umfangreicher als die V 2, die es mit der B 83n an der schmalsten Stelle (knapp 70 m) quert und die LRT unberührt lässt, quert die B 83n sowohl bei den West- und Ostvarianten als auch bei der V 3 (sie verläuft bei diesen Varianten im Zuge der heutigen und auszubauenden B 83) das FFH-Gebiet an einer Stelle, an der es bis zu 270 m breit ist (östlich der B 83n sind es 150 m), auf gleicher Länge zusätzliche Wirtschaftswege notwendig sind und die Nethe über den LRT 3260 „Fließgewässer mit Unterwasservegetation“ verfügt. Abseits der notwendigen Nethebrücke muss die hochwasserfrei zu erstellende B 83n in Dammlage geführt werden. In Richtung Godelheim verläuft sie zudem weitere 130 m unmittelbar am Rand des FFH-Gebietes.
Bei den Ostvarianten verläuft darüber hinaus die B 64n längs der Nethe über

370 m in Dammlage durch das FFH-Gebiet und zerschneidet es. Die Anbindung der B 83n an die B 64n erfolgt unmittelbar an ihrem 130 m langen Verlauf entlang der Grenze des FFH-Gebietes und verstärkt die Beeinträchtigungen.

Jedenfalls unter Berücksichtigung der Möglichkeit, bei der V 2 die Integrität des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ sicher zu wahren und die Population des Kammmolches, die für die Ausweisung des Gebietes ausschlaggebend war, nachweislich zu erhalten und zu stärken, stehen nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zumindest bei den Ostvarianten die Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete „Buchenwälder der Weserhänge“ und „Nethe“, die sowohl unmittelbare als auch indirekte Beeinträchtigungen von LRT beinhalten, nicht hinter denen des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ zurück. Insbesondere die Zerschneidung des FFH-Gebietes „Nethe“ durch die Dammlage der B 83n ist dabei für die Ostvarianten ein Zulassungshindernis. Zwar sind LRT – ausgenommen die Querung der Nethe mit dem LRT 3260 – nicht unmittelbar betroffen. Die zerschneidende Wirkung der in Dammlage durch das Gebiet führenden B 83n hat jedoch Auswirkungen auf das Abflussgeschehen in der Netheaue. Sie wirkt sich auf das Gewässersystem insgesamt und damit indirekt auch auf seine LRT – hier die nahe angrenzenden LRT 6430 „Feuchte Hochstaudenfluren“, 6510 „Glatthafer- und Wiesenknopf-Silgenwiesen“ und insbesondere 3260 „Fließgewässer mit Unterwasservegetation – aus. Als zumutbare Alternativen kommen die Ostvarianten deshalb nicht in Frage. Es verbleiben die Westvarianten und die V 3.

Die B 83n der Westvarianten quert das FFH-Gebiet „Nethe“ an derselben 270 m breiten Stelle wie die der Ostvarianten. Ihr 130 m langer weiterer Verlauf unmittelbar an FFH-Gebietsgrenze in Richtung Godelheim unter Nutzung der vorhandenen B 83-Trasse (Karlshafener Straße) entfällt, die Karlshafener Straße wird dort allerdings mindestens als Wirtschaftsweg erhalten bleiben müssen. Ob auch diese Betroffenheiten erheblich im Sinne von § 34 BNatSchG wären, ist fraglich, zumal sich Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Nethe“ bei einer insoweit nur 270 m langen Trasse im bzw. unmittelbar am Rand des Gebietes durch eine Brücke und/oder Aufständerung minimieren ließen. Dessen ungeachtet stehen der Zumutbarkeit der Westvarianten inklusive der V 3 im Sinne von § 34 Abs. 3 BNatSchG andere Gründe entgegen. Denn während die Kosten für die V 2 auf rd. 42,5 Millionen Euro veranschlagt wurden, sind es bei

gleichen Kriterien und Ansätzen bei der günstigsten Alternative, der modifizierten Westvariante, rd. 53 Millionen Euro. Für die V 3 hat der Vorhabenträger nach ebenfalls gleichen Kriterien 55,4 Millionen Euro ermittelt. Beide Ostvarianten lägen bei knapp 55 Millionen Euro und die Westvariante in ihrer ursprünglichen Form bei rd. 58,1 Millionen Euro. Die jeweiligen Mehrkosten sind dabei vor allem auf die aufwändigen schleifenden Bahnquerungen und Brückenbauwerke zurückzuführen. Die modifizierte Westvariante und gleichzeitig günstigste Alternative zur V 2 würde die Kosten mithin um 24,8 % erhöhen. Schon Mehrkosten von 10 % können insoweit aber die Grenze der Zumutbarkeit erreichen (vgl. OVG Niedersachsen, Urteile vom 16.12.2009, 4 LC 730/07, Rn. 65, und vom 10.01.2017, 4 LC 198/15, Rn. 93). Diese Größenordnung wird hier um das 2,5-fache überschritten. Vor dem Hintergrund, dass das eigens für den Kammmolch ausgewiesene FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ nur teilweise aus Kammmolch-Habitaten besteht (vergleichbar anderer FFH-Gebiete, die nur teilweise LRT aufweisen) und eine Beeinträchtigung der Kammmolch-Population durch die V 2 sicher vermieden werden kann (s. o.), erreichen diese Mehrkosten jedenfalls vorliegend eine Größenordnung, die nicht mehr in einem vernünftigen Verhältnis zu den Vorteilen der Alternativen steht. Dies gilt umso mehr, als die Alternativen im Vergleich zur V 2 darüber hinaus eine Reihe weiterer Nachteile mit sich bringen, die ebenfalls den Gemeinwohlbelangen zuzuordnen sind (vgl. Kapitel B Nr. 7.1 des Beschlusses).

Von unter dem Aspekt der Zumutbarkeit der Alternativen besonderer Bedeutung ist der Hochwasserschutz. Nahezu das gesamte Gebiet östlich und südlich von Godelheim gehört zu den sich teilweise überlagernden Überschwemmungsgebieten der Weser bzw. Nethe. Wie der Vorhabenträger ausgeführt hat, ist der (vorbeugende) Schutz vor Hochwasser mit Blick auf die teils zwingenden bundesgesetzlichen Vorgaben der §§ 77 ff. WHG sowie die Richtlinie 2007/60/EG über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken ein zentrales nationales wie auch europäisches Anliegen. Der Europäische Gerichtshof hat diesen Belang als derart gewichtig angesehen, dass er deswegen entgegen des Wortlautes des Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie Eingriffe in faktische Vogelschutzgebiete zuließ (EuGH, Urteil vom 28.02.1991, C-57/89, E-CLI:EU:C:1991:89, Rn. 21 ff.). Die V 3 und die Westvarianten sind deshalb mit erheblichen und vor diesem Hintergrund als Gemeinwohlbelangen zu berücksichtigenden Nachteilen verbunden. Denn sie führen – Wirtschaftswege eingeschlossen – auf einer Länge von 2,935 km durch das Überschwemmungsgebiet der

Nethe und sogar über eine Länge von 7,66 km durch das der Weser. Bei den Ostvarianten wären es 3,285 km im Überschwemmungsgebiet der Nethe sowie 6,3 km in dem der Weser. Die V 2 reduziert diese Beeinträchtigungen auf 1,37 km im Überschwemmungsgebiet der Nethe und nur 2,1 km in dem der Weser. Die 2,1 km im Überschwemmungsgebiet der Weser liegen zudem westlich der Bahnlinie. Sie haben zwar unmittelbar Auswirkungen auf das Retentionsvolumen, das zu kompensieren ist, nicht jedoch auf das Abflussgeschehen in der Weser.
Darauf, dass jedenfalls die Bundesfernstraßen hochwasserfrei zu führen sind, ist in diesem Zusammenhang nochmals hinzuweisen.

Weniger beeinträchtigende zumutbare Alternativen sind deshalb nicht gegeben.

Auch eine Reduzierung des Ausbauquerschnitts der B 64n im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ auf zwei statt drei Fahrstreifen mit dem Ziel, über den Umfang der notwendigen Flächen die Betroffenheit unter Aufrechterhaltung der Trassenführung zu minimieren, kommt nicht in Betracht. Ihr stehen die zum Teil gesetzlich normierten Planungsziele entgegen, die sich ohne den dritten Fahrstreifen nicht realisieren lassen. Sie bestehen daraus, die B 64 im betroffenen Raum und langfristig durchgehend als großräumige überregionale Verbindungs- und Fernstraße herzurichten und die damit einhergehenden Verbesserungen für den Verkehrsfluss, für Reisezeiten, mit sicheren Überholmöglichkeiten und dem wegfallenden „Überholdrucks“ hinter LKW die Verkehrssicherheit zu erhöhen sowie durch die verbesserte Anbindung die Wirtschaftsstruktur der Region zu erhalten und zu stärken. Diese Ziele allein – die weiteren Ziele, insbesondere die Entlastung der Ortsdurchfahrten, ließen sich zwar auch mit anderen Varianten erreichen – sind von so hoher Bedeutung für das Gemeinwohl, dass sich ein Verzicht nicht als zumutbar im Sinne von § 34 Abs. 3 BNatSchG erweist. Auf die Ausführung in Kapitel B Nr. 6.1 des Beschlusses wird dazu ergänzend Bezug genommen.

Nach allem sind die Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 BNatSchG für eine Abweichungsentscheidung somit zu bejahen. Das Vorhaben ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig und eine zumutbare Alternative nicht vorhanden.

Einer Kohärenzsicherung gem. § 34 Abs. 5 BNatSchG bedarf es nicht. Sie hätte das Ziel, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes zu kompensieren. Es soll gewährleistet werden, dass das Gebiet unter dem

Aspekt des jeweiligen Erhaltungsziels nicht irreversibel geschädigt wird. Dabei müssen die Maßnahmen nach dem aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstrand mit hoher Wahrscheinlichkeit wirksam sein und es darf sich nicht um Maßnahmen handeln, die als sog. Standardmaßnahmen nach Art. 6 Abs. 1 und 2 der FFH-RL ohnehin hätten ergriffen werden müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, 7 A 2.15, Rn. 422).

Vorliegend sind die Maßnahmen weitestgehend bereits umgesetzt und durch ein Monitoring begleitet worden. Die in diesem Zusammenhang durchgeführten Untersuchungen belegen bereits die Wirksamkeit der Maßnahmen. Einer Wahrscheinlichkeitsbetrachtung nach wissenschaftlichem Erkenntnisstand bedarf es daher nicht mehr (vgl. vorstehende Ausführungen zu den Betroffenheiten des FFH-Gebietes und Kapitel B Nr. 6.4.1 des Beschlusses). Vielmehr hat sich die gutachterliche Prognose bereits bestätigt. Auch handelt es sich nicht um Standardmaßnahmen. Bei solchen handelt es sich, wie Art. 6 Abs. 1 und 2 FFH-RL sowie § 32 Abs. 3 S. 3 BNatSchG zu entnehmen ist, ganz allgemein um Maßnahmen, die geboten und erforderlich sind, um Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete bzw. seiner LRT und Arten zu vermeiden. Spezielle Maßnahmen oder bestimmte Mittel sind nicht vorgegeben. Dies folgt schon daraus, dass bezüglich des günstigen Erhaltungszustands eines natürlichen Lebensraums oder einer Art gem. Art. 1 Buchst. e und i FFH-RL das gesamte natürliche Verbreitungsgebiet im jeweiligen Mitgliedsstaat zu betrachten ist. Eine Notwendigkeit, für dieses Ziel gerade diese Maßnahmen im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ zu nutzen, ist aber nicht gegeben. In den Managementplan sind sie nur nachrichtlich aufgenommen worden. Zudem können jederzeit über Standardmaßnahmen weitere Kammmolch-Habitate wie Laichgewässer und Überwinterungsgebiete innerhalb des FFH-Gebietes hergerichtet werden. Die vom Vorhabenträger durchgeführten Maßnahmen stehen dem weder entgegen noch blockieren sie die vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen. Sie sind vielmehr allein vor dem Hintergrund der Planung der B 64n/B 83n durchgeführt worden, um gezielt deren Auswirkungen gegensteuern.

6.4.2.6 FFH-Gebiet DE-4222-301 „Buchenwälder der Weserhänge“

Die Trasse der planfestgestellten B 64n verläuft vollständig außerhalb des FFH-Gebietes „Buchenwälder der Weserhänge“. Da sich somit keine unmittelbaren (baulichen) Betroffenheiten einstellen, können sie sich nur mittelbar über den Wasserpfad, den Luftpfad oder bei Erschütterungen durch Ausbreitung im Boden er-

geben bzw. in Form optischer Störreize einstellen. Die möglichen Reichweiten solcher mittelbaren Wirkungen sind entsprechend begrenzt.

Die kürzesten Abstände des FFH-Gebietes und seiner LRT zur B 64n ergeben sich im BA 1 südlich von Höxter in Höhe des heutigen Bahnübergangs. Das westlich der B 64 gelegene Gebiet verfügt dort über die LRT 9130 „Waldmeister-Buchenwald“ und 9150 „Orchideen-Kalk-Buchenwald“, die beide als stickstoffempfindlich gelten. Der LRT 9130 reicht bis auf ca. 20 m, der LRT 9150 bis auf ca. 25 m an die dort auszubauende B 64 heran. Trotz der künftigen Dreistreifigkeit der B 64n verkürzen sich diese Abstände allerdings nicht weiter. Der entsprechende Ausbau der B 64n erfolgt in östlicher Richtung.

Die FFH-VP greift zur Prüfung und Bewertung von Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge auf die schon erwähnten Untersuchungen des Ing.-Büro Lohmeyer vom November 2019, ergänzt im März und Juli 2020, zurück. Sie ermitteln die vorhandene Hintergrundbelastung, die auf 19 µg/m³ Jahr beziffert wird, und errechnen die Zusatzbelastungen, die unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung im Prognosejahr 2030 zu erwarten sind (Prognosenullfall). Zum anderen werden die Belastungen und Veränderungen ermittelt, die sich verkehrsbedingt mit dem Bau der B 64n/B 83n im Prognosejahr 2030 (d. h. im Planfall) einstellen. Wie die Untersuchungen zeigen, sind 2030 sowohl bezüglich des LRT 9130 als auch des LRT 9150 jeweils schmale Randstreifen auf der zur B 64/64n hin gelegenen östlichen Seite auch ohne B 64n zusätzlich belastet. Dort beträgt die Gesamtbelastung bis zu 0,5 kg pro ha und Jahr (vgl. Anlg. 6.6).
Diese Werte werden trotz der geringen Abstände zum Straßenrand im Planfall, in dem sich zwar der Verkehr um 14,8 % erhöht (Vergleich Bezugsfall 2030/Planfall 2030), Brems- und Beschleunigungsvorgänge aufgrund geschlossener Bahnschranken jedoch wegfallen, jedoch nicht erhöht. Um angesichts der Nähe der Grenzen der beiden LRT zur B 64n die konkrete Reichweite entsprechender Wirkungen festzustellen, sind in Konkretisierung der Untersuchungen des Büros Ing.-Büro Lohmeyer (Juli 2017, mit Blick auf aktualisierte Verkehrszahlen vollständige Neufassung vom November 2019, ergänzt u. a. wegen des neuen **H**and**b**uchs für **E**missions**fa**ktoren des Straßenverkehrs – HBEFA – vom Oktober 2019 im März und Juli 2020) weitergehende Untersuchungen mit vergrößertem Maßstab vorgenommen worden. Diese Untersuchungen (Beeinträchtigungen von FFH-Lebensraumtypen des FFH-Gebietes „Buchenwälder der Weserhänge“ durch N-Deposition, FÖA Landschaftsplanung, November 2017, neu gefasst mit Blick auf das

neue Gutachten des Ing.-Büros Lohmeyer von 2019/2020 im Juli 2020) zeigen, dass die vorhabenbedingten Zusatzbelastungen innerhalb der LRT-Flächen das Abschneidekriterium von 0,3 kg pro ha und Jahr nicht überschreiten (vgl. dazu auch Ausführungen zum FFH-Gebiet Nethe). Damit tritt keine erhebliche Beeinträchtigung ein. Insoweit haben die im Zusammenhang stehenden Untersuchungen des Ing.-Büros Lohmeyer und die des Büros FÖA Landschaftsplanung im Übrigen auch die von 2017 datierende FFH-VP, die noch von etwas höheren Einträgen ausging, aktualisiert. Eine erhebliche Beeinträchtigung hätten aber auch die höheren Werte nicht verursacht. Denn sie hätten 3 % der Critical Loads, die einzelfallbezogen mit 15 kg pro ha und Jahr ermittelt wurden, nicht überschritten und sich damit unterhalb der sog. „Bagatellschwelle“ bewegt, die nach dem Stickstoffleitfaden Straße, Ausgabe 2019, ebenfalls Beeinträchtigungen ausschließen lässt. Nach diesem Leitfaden liegen die Critical Loads im Übrigen beim LRT 9130 zwischen 9 und 22 kg pro ha und Jahr sowie beim LRT 9150 zwischen 13 und 23 kg pro ha und Jahr.

Alle anderen Stellen, an denen das FFH-Gebiet die beiden LRT 9130 und 9150 oder einen der sonstigen im Gebiet vorkommenden LRT aufweist, befinden sich in viel größeren Abständen zur B 64n sind damit, wie auch die Darstellungen der Ausbreitungskorridore in den Untersuchungen des Ing.-Büros Lohmeyer aufzeigen, deutlich außerhalb der Reichweiten der entsprechenden Immissionen.

Erhebliche dem Vorhaben entgegenstehende Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes bzw. seiner LRT und Arten durch Stickstoffeinträge ergeben sich daher im Ergebnis nicht. Damit bleiben insoweit auch die Habitatfunktionen der LRT unberührt. Dies gilt auch für die der Anhang II-Arten Hirschkäfer und Kammmolch und grundsätzlich auch für die lt. LANUV derzeit bekannten charakteristischen Arten der LRT 9130 und 9150.

Für den Kammmolch ist das FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“ insoweit von Bedeutung, als es für Individuen der im benachbarten FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ beheimateten Kammmolch-Population Sommer- und insbesondere Winterlebensräume vorhält. Diese bleiben aber unangetastet. Dadurch, dass sich als Folge der Kammmolch-Maßnahmen im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ nahe der langgezogenen gemeinsamen Gebietsgrenze Wechselbeziehungen zwischen den Gebieten verbessern, werden im Ergebnis die

Bedingungen für den Kammmolch im FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“ sogar verbessert.
Für den in NRW lt. LANUV nicht planungsrelevanten und zwar faunistisch, artenschutzrechtlich aber nicht näher untersuchten Hirschkäfer – er ist insbesondere im Übergangsbereich vom Ziegenberg zum Taubenborn bzw. zur Weserniederung verbreitet – sind betriebsbedingte Beeinträchtigungen möglich. Die recht mobile Art verfügt über eine Aktionsdistanz, die vom LANUV mit 5 und bis zu 16 km angegeben wird. Wie ggf. auch Vögel oder Fledermäuse kann sie bei unzureichender Flughöhe mit Kraftfahrzeugen kollidieren. In den faunistischen Untersuchungen wurden in solchen unzureichenden Flughöhen auch regelmäßige Querungen des Weges „Taubenborn“ registriert. Wenige Tiere konnten auch am Hangfuß des Ziegenberges zwischen Höxter und der Abzweigung Taubenborn beobachtet werden, dort jedoch in der Regel in mehr als 4 m Höhe. Die vorstehend benannten Schutz- und Erhaltungsziele bleiben jedoch vollständig unberührt und den Erhaltungsmaßnahmen steht der Straßenneubau nicht entgegen. Im gefährdeten Bereich wird die vorhandene B 64 zwar ausgebaut, die Trasse bleibt jedoch erhalten und der Verkehr erhöht sich nur mäßig. Zudem kommen die Überflughilfen für die Fledermäuse (4 m hohe Zäune) letztlich auch dem Hirschkäfer zu Gute. Eine nennenswerte Erhöhung des Gefahrenpotentials stellt sich damit für den Hirschkäfer mit der B 64n nicht ein. Gleichzeitig entfällt mit dem Verkehr auf dem Weg „Taubenborn“, der von der B 64n abgebunden wird, im Vergleich betrachtet das größere Gefährdungspotential, so dass insgesamt Beeinträchtigungen des Hirschkäfers mit der gebotenen Sicherheit ausgeschlossen werden können.

Auch hinsichtlich der charakteristischen Arten der LRT 9130 und 9150 bleiben die Schutz- und Erhaltungsziege gewahrt.
Als im Gebiet vorkommende bzw. nicht auszuschließende charakteristische Arten beider LRT wurden das Große Mausohr, der Grauspecht, der Schwarzspecht (dieser allerdings im faunistisch untersuchten Planungsraum nicht als Brutvogel, sondern nur als Nahrungsgast), der Feuersalamander sowie einige zu den Mollusken gehörende Arten verifiziert. Beim LRT 9130 kommen der Feuersalamander und diverse Moose, beim LRT 9150 die gewöhnliche Eibe hinzu.
Soweit diesbezüglich über entsprechende Wirkpfade Beeinträchtigungen der Grau- und Schwarzspechte sowie des Großen Mausohrs denkbar sind, können sie aber mit Blick auf die für Fledermäuse und Vögel vorgesehenen Schutzvorkehrungen, insbesondere die Überflughilfen, ausgeschlossen werden.

Der Feuersalamander ist eine weitgehend ortstreue und wenig mobile Art (Aktionsradius i.d.R. nur 350 m), die allerdings von Oberflächengewässern weitgehend unabhängig ist. Kartiert worden ist sie im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“, kann aber im FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“ nicht ausgeschlossen werden. Gefährdungen durch Verkehr auf dem Weg „Taubenborn“ reduzieren sich jedoch mit dessen Abriegelung und im Bereich der B 64n profitiert auch der Feuersalamander von den für Amphibien vorgesehenen Schutzvorkehrungen (Leit- und Sperreinrichtungen, Durchlässe etc.). Seine Vorkommen bilden daher ebenfalls kein Zulassungshindernis.
Beeinträchtigungen der Mollusken können mit Blick auf ihre geringe Mobilität und die Entfernungen zum Eingriffsort ausgeschlossen werden und Pflanzen sind an die beiden LRT gebunden, die nicht mit Schadstoffeinträgen belastet werden.

6.4.2.7 FFH-Gebiet DE-4221-302 „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“

Das FFH-Gebiet „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“ reicht nicht weiter als rd. 100 m an die B 64n im BA 1b heran und bleibt ebenfalls baulich unberührt. Um Beeinträchtigungen zu prüfen, hat der Vorhabenträger gleichwohl die Schutz- und Erhaltungsziele inklusive der vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen erfasst und auch für dieses Gebiet eine vollständige FFH-VP durchgeführt.

Der LRT des Gebietes, dem die B 64n mit ca. 300 m am nächsten kommt, ist der prioritäre LRT 6210* „Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien“ (weiter Richtung Westen und bezogen auf den gleichen LRT sowie den BA 1a, für den das Planfeststellungsverfahren noch aussteht, beträgt dieser Abstand mindestens 150 m). Knapp 200 m bleibt die B 64n vom LRT 5130 „Wacholderbestände auf Zwergstrauchheiden der Kalkhalbtrockenrasen“ entfernt.

In erster Linie denkbar sind auch hier Beeinträchtigungen durch Stickstoffdepositionen. Der LRT 6210* vor allem der LRT 5130 sind dafür wegen ihrer ausgeprägten Stickstoffempfindlichkeit besonders empfänglich. Die dazu durchgeführten Untersuchungen des Ing.-Büros Lohmeyer (November 2019, ergänzt März und Juli 2020) zeigen jedoch, dass nicht nur die LRT, sondern auch das vollständige FFH-Gebiet außerhalb der Ausbreitungsreichweite entsprechender Immissionen liegen. Beeinträchtigungen inklusive solcher, die sich auf die charakteristischen Arten auswirken könnten, entstehen daher insoweit nicht.

Bei den im FFH-Gebiet vorkommenden bzw. nicht auszuschließenden charakteristischen Arten des LRT 5130 handelt es sich um die Zauneidechse, die Schlingnatter und einige Falterarten wie den Zwerg-Bläuling und den Ehrenpreis-Scheckenfalter. Diverse weitere Falterarten, diverse Heuschrecken (u. a. der Warzenbeißer), diverse Käferarten (u. a. der Rauchbraune Nachtläufer und der Sand-Schnellläufer), diverse Pflanzenarten (u. a. das Kleine Knabenkraut und die Heide-Segge) sowie auch das Straffe Torfmoos gehören zwar grundsätzlich zu den charakteristischen Arten des LRT, nicht jedoch zu den im FFH-Gebiet „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“ vorkommenden Arten.
Beim prioritären LRT 6210* sind es die Zauneidechse, ebenfalls einige Falterarten wie der Zwerg-Bläuling und der Ehrenpreis-Scheckenfalter, der Mondflecklaufkäfer, die Gemeine Heideschnecke und eine Flechtenart. Auch insoweit sind grundsätzlich diverse weitere Arten und hier insbesondere Pflanzenarten zwar charakteristisch. Sie gehören aber ebenfalls in diesem FFH-Gebiet nicht zu den vorkommenden Arten.

Bei der Schlingnatter und der Zauneidechse sind die möglichen Betroffenheiten ausschließlich betriebsbedingter Art. Sie resultieren aus der Möglichkeit, auf Wanderungen in den neuen Verkehrsraum zu gelangen und überfahren zu werden. Die neuen Lebensräume inklusive des Wanderkorridors (vgl. Ausführungen zum Artenschutz) begegnen dieser Gefahr und vermeiden sie. Beeinträchtigungen aller anderen Arten können wegen ihrer geringen Mobilität und die Entfernungen zum Eingriffsort ausgeschlossen werden. Pflanzen sind an die LRT gebunden, werden nicht mit Schadstoffeinträgen belastet und mithin ebenfalls nicht beeinträchtigt.

Im Ergebnis gleiches gilt für alle anderen LRT, die mindestens 400 m von der B 64n entfernt sind, und deren charakteristischen Arten. Es sind weder Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele erkennbar noch behindert der Bau der B 64n die Umsetzung geplanter Erhaltungsmaßnahmen.

6.4.2.8 FFH-Gebiet DE-4221-302 „Wälder um Beverungen“

Bezüglich des von den Trassen der B 64n/B 83n nicht betroffenen FFH-Gebietes „Wälder um Beverungen“ konnte es der Vorhabenträger bei der Stufe I einer FFH-Prüfung, der FFH-Vorprüfung/dem sog. Screening bewenden lassen. Er konnte den Nachweis erbringen, dass die Möglichkeit erheblicher Beeinträchtigungen sicher auszuschließen ist und weitere Untersuchungen der Folgestufen, hier in Form

der Stufe II/der VP entbehrlich sind. Alle Angaben, die zur Beurteilung der Verträglichkeit des Vorhabens erforderlich sind (Schutz- und Erhaltungsziele, charakteristische Arten etc.) wurden dazu bereitgestellt. Eine Bestandserfassung und -bewertung der von dem Projekt betroffenen maßgeblichen Gebietsbestandteile ist erfolgt. Die weiteren Untersuchungen des Screenings müssen sich – wie die vertiefende FFH-VP – an der Zielsetzung der FFH-Richtlinie orientieren, einen günstigen Erhaltungszustand der natürlichen Lebensräume und der Arten von gemeinschaftlichem Interesse zu wahren oder wiederherzustellen. Diese Bedingungen erfüllt die Vorprüfung.
Da die B 64n in mehr als 2 km Abstand zu dem FFH-Gebiet verläuft, können sich Betroffenheiten nur durch die B 83n ergeben. Auch sie hält aber am Nordrand des nördlichsten der drei Teile des FFH-Gebietes noch einen Abstand von mehr als 500 m zu ihm ein. Funktionale Beziehungen zwischen den Teilgebieten werden angesichts dessen, dass alle Teilgebiete südlich der B 83n liegen, nicht berührt.

Als betroffener Lebensraum kommt in erster Linie der bis an die nördliche Grenze des Gebietes reichende Typen 9130 „Waldmeister-Buchenwald“ in Frage. Der LRT 9150 „Orchideen-Kalk-Buchenwald“ liegt weiter im Süden ca. 400 m westlich der vorhandenen und dort unverändert bleibenden B 83, bleibt von der B 83n abgeschirmt vom LRT 9130 mindestens 800 m entfernt. Weitere LRT sind hier nicht bzw. nur in den südlicheren Teilgebieten in Abständen zur B 83n von knapp 4 km vorhanden.

Wie die Untersuchungen des Ing.-Büros Lohmeyer zeigen, liegt die Reichweite von Stickstoffeinträgen selbst bei der erheblich stärker verkehrlich belasteten B 64n südlich von Höxter weit unterhalb dieser Abstände, so dass diesbezüglich Auswirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele auszuschließen sind. Sonstige Wirkpfade, über die sich bei diesen Abständen baubedingt oder betriebsbedingt Auswirkungen ergeben könnten, sind nicht erkennbar. Dies gilt für den Gelben Frauenschuh ohnehin. Es gilt aber auch für den Hirschkäfer und den Kammmolch sowie für die charakteristischen Arten.

6.4.2.9 Ausschluss von Summationswirkungen

Die vorstehenden Ausführungen zu den FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen betrachten zunächst nur die Wirkungen der B 64n/B 83n als Einzelprojekt. Weitere

Pläne oder Projekte, aus denen sich kumulativ Beeinträchtigungen ergeben könnten, aufgrund derer eine Summationsbetrachtung erforderlich werden könnte, sind jedoch nicht ersichtlich. Eine entsprechende Abfrage beim Kreis Höxter war negativ und auch eine Abfrage in der LANUV-Datenbank (FIS-Informationssystem) hat keine Hinweise auf anderweitige FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen ergeben. Die Planung des Wasserspeicherkraftwerks mit einem Speicherbecken nordwestlich von Amelunxen, das in den Planunterlagen noch informatorisch dargestellt ist, wurde bereits 2018 aufgegeben.

6.4.2.10 Gesamtbetrachtung

Nach allen diesen Feststellungen der FFH-Verträglichkeits- und Vorprüfungen und auch zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist das Vorhaben unter keinem der denkbaren bau- und betriebsbedingten Wirkungsmechanismen geeignet, erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes bzw. seiner LRT und Arten auszulösen. Angesichts ausbleibender Beeinträchtigungen werden die dem Informationssystem des LANUV zu entnehmenden und den Untersuchungen zu Grunde gelegten Erhaltungszustände nicht beeinträchtigt und die Erhaltungsziele bleiben ohne vernünftigen Zweifel im vollen Umfang gewährleistet. Für den Kammmolch und das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ sind Maßnahmen der Schadenbegrenzung bzw. -vermeidung Teil der Planung und mit nachweislichem Erfolg weitestgehend bereits umgesetzt, im Übrigen und auch für weitere FFH-Gebiete sind sie ebenso wenig erforderlich wie ein Risikomanagement. Die Regelungen des europäischen Gebietsschutzes bzw. des § 34 BNatSchG stehen der Planfeststellung damit nicht entgegen, Versagungsgründe gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG sind nicht feststellbar. Dabei sind die vorliegenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen auch rechtskonform erstellt worden. Mit den ihnen zu Grunde gelegten Maßstäben und ihrer Methodik genügen sie den sich aus der VV-Habitatschutz und der Rechtsprechung zu § 34 BNatSchG ergebenden Anforderungen.

Diese Einschätzungen werden von der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Höxter geteilt. Soweit die höhere Naturschutzbehörde in diesem Zusammenhang Kritik geäußert hat, richtet sich diese in erster Linie gegen die Berücksichtigung des FFH-Gebietsschutzes innerhalb der Abwägungsentscheidung zu Gunsten der Bahntrasse der UVS-Variante 2. Insoweit wird auf Kapitel B Nr. 7.1 des Beschlusses Bezug genommen. Die Naturschutzverbände haben dieser Einschätzung vor allem insoweit widersprochen, als sie der Auffassung sind, der Flächeneingriff in

das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ stelle im Zusammenhang mit den Eingriffen in Kammmolch-Habitate ein Zulassungshindernis dar. Zum einen seien analog die Fachkonventionen anzuwenden. So wie danach bei einem LRT die betroffene Fläche in Relation zum Gesamtumfang des LRT im Gebiet gesetzt werde, müsse hier die Eingriffsfläche in Relation zur Gesamtgröße des FFH-Gebietes gesetzt werden. Dies ergebe eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 34 BNatSchG und die im LBP vorgesehenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zur Schadenbegrenzung seien nach dem europäischen Gebietsschutz-Recht nicht anrechenbar.

Diese Hauptkritik weist die Planfeststellungsbehörde unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen zurück. Bezüglich des Flächeneingriffs in das für eine Tierart – den Kammmolch – ausgewiesene FFH-Gebiet ist nach ihrer Auffassung eine Analogie zum Flächeneingriff in einen LRT nicht einschlägig, weil weder die Eingriffsfläche noch das FFH-Gebiet vollständig aus Kammmolch-Habitaten bestehen. Die auf ihn ausgerichteten Erhaltungsziele sind auch nicht an „ortsfeste“ LRT, sondern den Erhalt der Population einer vom Grundsatz her mobilen Art ausgerichtet, deren Habitate wie z. B. der Bahndamm gerade nicht LRT-Qualität haben müssen (was auch sonst für Laichgewässer, zugehörige Sommerlebensräume und Überwinterungsgebiete gilt) und die sich – wie die durchgeführten Untersuchungen belegen – auch an anderen Stellen im FFH-Gebiet neu herrichten lassen. Wie schon dargestellt, ist die Größe des FFH-Gebietes für die Größe der Kammmolch-Population insoweit kein entscheidender Faktor. Vielmehr kommt es auf das Vorhandensein ausreichender geeigneter Laichgewässer, Sommerlebensräume und Überwinterungsgebiete an, die von ihrer jeweiligen Größe her in einem angemessenen wechselseitigen Verhältnis zueinanderstehen müssen. Fehlt es an geeigneten Laichgewässern, kann auch der Bahndamm – der als technische Anlage ohnehin kaum als auf Dauer gesicherten Lebensraum betrachtet werden kann – selbst zusammen mit den ihm vorgelagerten Sommerlebensräumen die Population nicht sichern. Wird die Population also erhalten, wie hier sogar gestärkt und durch die Verlagerung von Überwinterungshabitaten weg von der technischen Anlage des Bahndamms langfristig besser abgesichert, kann nicht mit einer Analogie zu LRT und den Fachkonventionen eine erhebliche Beeinträchtigung begründet werden.

Der Einwand der Verbände, der geringe Verlust von Flächen des LRT 6430 „Feuchte Hochstaudenfluren“ im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ sei fehlerhaft als nicht erheblich eingestuft worden (er liegt mit 55 m² 5 m² oberhalb der

Bagatellgrenze der Fachkonventionen), kann mit Blick auf die vorstehenden Ausführungen ebenfalls nicht durchgreifen. Er lässt außer Acht, dass vorrangig die Erhaltungsziele für die LRT und Arten maßgeblich sind, für die das FFH-Gebiet ausgewiesen wurde – dazu gehört der LRT 6430 hier nicht – und dass im Zuge der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für den Kammmolch bereits in größerem Umfang als 5 m² Flächen entstanden sind, die dem LRT 6430 entsprechen und auch charakteristischen Arten wie Heuschrecken zur Verfügung stehen. Diese Flächen existieren bereits und dienen insoweit auch nicht dem Ersatz solcher Flächen, die mit dem Bau der B 64n künftig verloren gehen.

Auch sonst kann die im Anhörungsverfahren geäußerte Kritik an der Prüfung der FFH-Verträglichkeit nicht durchgreifen.

Die von den Naturschutzverbänden in ihrer Stellungnahme vom 28.10.2011 umfangreich geäußerte Kritik an Unterlagen für den BA 1 und der vom April 2011 datierenden FFH-VP für das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ ist insoweit gegenstandslos, als die VP durch die des Deckblatts „A“ vom 19.12.2017 ersetzt und damit gegenstandslos wurde.

Selbst dann, wenn die FFH-VP für das FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“ für die LRT 9130 und 9150 mit 15 kg Stickstoff pro ha und Jahr einen zu hohen Critical Load von 15 kg zu Grunde gelegt hätte, wäre das vor dem Hintergrund, dass der Eintrag unterhalb des Abscheidekritierums von 0,3 kg pro ha und Jahr liegt, ohne Relevanz für das Ergebnis der FFH-VP. In der Rechtsprechung des BVerwG ist das Abscheidekritierum mehrfach bestätigt worden (vgl. u.a. Urteil vom 15.05.2019, 7 C 27.17, Rn. 31 ff.).
Der Wert des § 3 Abs. 4 der 39. BImSchV von 30 µg Stickstoffoxid (NO_x) zum Schutz der Vegetation gilt für Probenahmestellen, die mehr als 20 km von Ballungsräumen bzw. mehr als 5 km von anderen bebauten Flächen, Industrieanlagen oder Autobahnen oder Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 50.000 Kfz im DTV entfernt gelegen sind (Anlg. 3 Kapitel B Nr. 2 der 39. BImSchV). Für die vorliegend betroffenen LRT der FFH-Gebiete ist er daher nicht maßgebend. Sie liegen jeweils weniger als 5 km von Höxter, seinen Ortsteilen Godelheim und Ottbergen bzw. von Beverungen-Wehrden entfernt. Ozon ist schließlich keine gem. der 39. BImSchV beim Straßenbau zu berücksichtigende Schadstoffkomponente.

Eine Überprüfung der Abflussverhältnisse der Nethe im Rahmen der FFH-VP „Nethe“ war nicht erforderlich. Die im Zuge der B 83n entstehende Brücke über die Nethe ist so dimensioniert, dass Hochwasserabflüsse nicht beeinträchtigt werden. Selbst bei einem 100-jährigen Hochwasserereignis verbleibt zwischen dem Hochwasserpegel und der Brücke eine lichte Höhe von 3 m und auch LRT weist das FFH-Gebiet erst mehr als 200 m gewässerabwärts wieder auf. Insoweit wird unter Bezugnahme auf Kapitel B Nr. 7.1 des Beschusses darauf hingewiesen, dass alle anderen Varianten und damit auch die von den Naturschutzverbänden favorisierten mit erheblichen größeren Auswirkungen auf das FFH-Gebiet verbunden wären. Das beinhaltet bei den anderen Alternativen, bei denen das FFH-Gebiet an viel breiteren Stellen von der B 83n gequert würde, ggf. auch die hier zwar befürchteten, nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aber nicht eintretenden Wirkungen.

Ein faktisches Vogelschutzgebiet für den Rotmilan weist der Planungsraum entgegen der Behauptung der Naturschutzverbände nicht auf. Dies zeigt sich schon daran, dass der Rotmilan in den faunistischen Untersuchungen nur als Nahrungsgast angetroffen wurde, er mithin nicht zu Brutvogelarten des Raums gehört. Faktische Vogelschutzgebiete umfassen aber Lebensräume und Habitate, die für sich betrachtet in signifikanter Weise zur Arterhaltung in dem betroffenen Mitgliedstaat beitragen und damit zum Kreis der im Sinne des Art. 4 der V-RL geeignetsten Gebiete gehören. Ein Raum, in dem der Rotmilan nicht zu den Brutvogelarten gehört, kann deshalb nicht ein ihm gewidmetes Vogelschutzgebiet begründen. Ohnehin sind für ein faktisches Vogelschutzgebiet sehr enge Grenzen gesetzt. Nachdem Gebietsauswahl und Meldeverfahren abgeschlossen sind, setzt es den Nachweis voraus, dass die vorgenommene Gebietsabgrenzung auf sachwidrigen Erwägungen beruht (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.2014, 4 CN 3.13, Rn. 20, m.w.N.). Dafür ist nichts ersichtlich und auch nichts vorgetragen worden.

6.4.3 Landschafts- und sonstige Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope

Die von dem Vorhaben berührten Flächen liegen teilweise in den LSG

- 4221-0008 „Löss-Hangzone am Stockberg“,
- 4221-0005 „Lössgeprägte Mittelhangzone von Brunsberg, Mittelberg, Lüdge Berg, Langer Berg und am Herbremer Holz“,
- 4221-0001 „Höxter-Ost“,
- 4222-0003 „Nördliche Löss-Hangzone am Ziegenberg“ und

- 4231-0007 „Beverungen“.

Außerdem verläuft ein Teil der Trasse der B 64n/B 83n durch
- das NSG Hx-057 „Grundlose-Taubenborn“ (dort identisch mit dem FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“),
- das NSG Hx-080 „Nethemündung“ (dort identisch mit dem FFH-Gebiet „Nethe“) und durch
- das gesetzlich geschützte Biotop (G)BT-HX-4222-0001-2015 (Nass- und Feuchtgrünland inklusive Brachen, gelegen am Bahndamm im Norden von Godelheim).

Die beiden vorgenannten NSG, die beiden weiteren NSG
- Hx-001 „Buchenwälder zwischen Ziegenberg und Langer Berg“ (gehört zum FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“) und
- Hx-014 „Stockberg“ (ist Teil des FFH-Gebietes „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“)

sowie die weiteren in Kapitel A Nr. 4.1 des Beschlusses benannten gesetzlich geschützten Biotope sind von landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen berührt.

Die LSG und die NSG wurden vom Kreis Höxter mit den Landschaftsplänen „Wesertal mit Fürstenauer Bergland“ bzw. „Wesertal mit Beverplatten“ festgesetzt. Die gesetzlich geschützten Biotope sind dem Informationssystem des LANUV (@LINFOS) zu entnehmen.

In den LSG sind unter besonderer Beachtung des § 5 Abs. 1 BNatSchG und nach Maßgabe näherer Bestimmungen gem. § 26 Abs. 2 BNatSchG alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen. Die Landschaftspläne der Stadt Höxter, mit denen die LSG festgesetzt worden sind, verbieten u. a. Gehölze oder wildwachsende Pflanzen ganz oder in Teilen zu beseitigen, Verkehrswege, Plätze, Wege oder ihre Nebenanlagen zu errichten, Aufschüttungen oder Verfüllungen oder andere die Oberflächengestalt des Bodens verändernde Maßnahmen vorzunehmen und außerhalb von Hof- und Gartenbereichen Gehölze, sonstige Pflanzen oder entwicklungsfähige Teile hiervon anzusiedeln oder auszusetzen oder einzubringen.
In den NSG verbietet § 23 BNatSchG alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Gebietes und seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen können. Auch diese Verbote konkretisieren die

Landschaftspläne. Sie enthalten u. a. auch die schon benannten und für die LSG festgesetzten Verbote.
Zerstörungen oder erhebliche Beeinträchtigungen der gesetzlich geschützten Biotope verbieten schließlich die §§ 30 BNatSchG und 42 LNatSchG.

Insbesondere der Straßenbau, aber auch die sonstigen Veränderungen innerhalb der Schutzgebiete, die mit den landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen einhergehen, gehören daher zu den somit verbotenen Maßnahmen.

Die Landschaftspläne lassen aus überwiegenden Gründen des Wohls der Allgemeinheit Befreiungen von den jeweiligen Verboten zu. Von den Verboten des BNatSchG und des LNatSchG können gem. § 67 Abs. 1 BNatSchG Befreiungen erteilt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist.

Diese Voraussetzungen sind erfüllt. Die Befreiungen konnten erteilt werden (vgl. Kapitel A Nr. 4 des Beschlusses).

Das Vorhaben ist aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls bzw. des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich (siehe Ausführungen zur Planrechtfertigung).
Die Beeinträchtigungen der LSG und der NSG werden im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen ebenso vollständig ausgeglichen wie auch die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, die vor allem mit der Errichtung der B 64n/B 83n und der zugehörigen Bauwerke (Brücken, Lärmschutzwand, Verlegung des Godelheimer Bachs etc.) und den für den Trassenbau einhergehenden Gehölzentnahmen verbunden sind (vgl. Kapitel B Nr. 6.4.4 des Beschlusses). Vor diesem Hintergrund wird den für die B 64n/B 83n sprechenden öffentlichen Belangen ein höheres Gewicht beigemessen als den entgegenstehenden öffentlichen Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes.
Die Befreiungsmöglichkeiten werden schließlich insbesondere auch deswegen bejaht, weil das Bauvorhaben zwar die LSG und NSG, nicht aber den jeweiligen Gebietscharakter beeinträchtigt und die gesetzlichen bzw. verordnungsrechtlichen Schutzfunktionen als solche in ihrer Substanz nicht in Frage gestellt werden. Gefährdungen der in den Landschaftsplänen ausgewiesenen Schutzzwecken sind nicht ersichtlich. Der FFH-Gebietsschutz bleibt gewahrt. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes reduziert sich durch die Bündelung der B 64n mit der Bahnlinie

auf ein Minimum und abseits der Straßenbaumaßnahmen ist zwar eine Vielzahl überwiegend innerhalb der Schutzgebiete liegender gesetzlich geschützter Biotope betroffen. Diese Betroffenheiten resultieren aber fast durchgehend aus den landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen (Wanderkorridor für die Schlingnattern, Ersatzlaichgewässer und Steinriegel für Kammmolche, Extensivierungen etc.), die zwar auch den Verboten unterliegen, an Ort und Stelle aber im Ergebnis keine Beeinträchtigungen, sondern Verbesserungen für die Natur, die Landschaft und ihre Ausstattung mit sich bringen.

So ist der Befreiung von der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Höxter auch zugestimmt worden. Einen Teil der notwendigen Befreiungen hatte der Kreis Höxter auch schon im Vorfeld im Zusammenhang mit der vorgezogenen Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ausgesprochen.

6.4.4 **Eingriffsregelung**

Den Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird Genüge getan. Der Bau der B 64n/B 83n mit dem der Planung zu Grunde liegenden LBP für die beiden BA 1 und 1b entspricht den Regelungen der §§ 13 ff. BNatSchG und 31 LNatSchG.

6.4.4.1 Rechtsgrundlagen

Eingriffe in Natur und Landschaft sind gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Der planfestgestellte Straßenneubau erfüllt die Merkmale eines solchen, die Natur und Landschaft in erheblicher Weise beeinträchtigenden Eingriffs.

Der Vorhabenträger hat daher nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der §§ 13, 15 Abs. 1 S. 1 und Abs. 2 S. 1 BNatSchG

a. vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft zu unterlassen und

b. unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen sind ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt sind sie, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist.

Nach der Regelung des § 15 Abs. 5 BNatSchG darf der Eingriff nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen von Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen. Ergibt diese Abwägung die Zulässigkeit des Vorhabens, hat der Vorhabenträger gem. § 15 Abs. 6 S. 1 BNatSchG eine Ersatzzahlung zu leisten, wenn Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind.

Es besteht damit zunächst ein Vermeidungsgebot, d. h. die primäre Verpflichtung des Vorhabenträgers, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Dies heißt jedoch nicht, dass er die Vermeidung von Eingriffswirkungen durch das Vorhaben um jeden Preis betreiben muss. Alternativen, mit denen der mit dem Eingriff verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen ist, müssen vielmehr zumutbar sein (vgl. Definition der Vermeidbarkeit in § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG). Das Vermeidungsgebot hat daher keinen absoluten Vorrang und unterliegt wie jedes staatliche Gebot dem Übermaßverbot. Der Mehraufwand für konkret in Betracht kommende Vermeidungsmaßnahmen und etwaige mit ihnen verbundene Belastungen für die Belange Dritter darf nicht außer Verhältnis zu der mit ihnen erreichbaren Eingriffsminimierung stehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot, das nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen ist und nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern Vermeidbarkeit an Ort und Stelle verlangt, zu beachten. Dies ergibt sich nicht nur aus der Regelung des § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG selbst,

sondern auch bei einer entsprechenden rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts; der gesetzliche Tatbestand der Vermeidbarkeit des Eingriffs knüpft an das konkret zur Gestattung gestellte Vorhaben an und erfasst somit nicht den Verzicht auf den Eingriff durch die Wahl einer anderen Trasse bzw. eines anderen Standortes oder die Aufgabe des Vorhabens (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, 4 C 10.96, zu § 19 BNatSchG a. F.).

Das Vermeidungsgebot verlangt deshalb nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidbarkeit zu erwartender Beeinträchtigungen unter gleichzeitiger Beachtung eines Minimierungsgebotes. Beeinträchtigungen, die nicht zu vermeiden sind, sind unter Beachtung der Zumutbarkeitsschwelle des § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG so weit wie möglich zu reduzieren. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das nach dem Fachrecht zulässige Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann.

Auch das dem Vermeidungsgebot immanente Minimierungsgebot gilt deshalb nicht absolut. Es ist kein Planungsleitsatz, sondern – wie sich auch aus § 15 Abs. 5 BNatSchG ergibt – ein in der Abwägung überwindbares Gebot. Ziel des Vermeidungsgebotes ist es, eine möglichst weitgehende Minimierung des Eingriffs unter Wahrung der Ziele und Konzepte des Vorhabens anzustreben (BVerwG, Urteil vom 21.08.1990, 4 B 104.90).

Verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen sind – diese Vorgabe wird als striktes Recht qualifiziert und ist mithin nicht Gegenstand der planerischen Abwägung (vgl. zu § 19 Abs. 2 BNatSchG a. F. BVerwG, Beschluss vom 03.10.1992, 4 A 4.92) – zu kompensieren, d. h. auszugleichen oder zu ersetzen. Maßnahmen zum Ausgleich sind dabei solche, die im Rahmen einer „internen Kompensation“ an der Stelle des Eingriffs oder zumindest in einem unmittelbaren räumlich-funktionalen Zusammenhang mit der Stelle des Eingriffs erfolgen und so zu einer Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts und einer landschaftsgerechten Wiederherstellung oder Gestaltung des Landschaftsbildes in gleichartiger Weise führen. Ersatzmaßnahmen sind Kompensationsmaßnahmen, die ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff zwar nicht in gleichartiger, wohl aber in gleichwertiger Weise und zumindest im betroffenen Naturraum erfolgen.

Ausgleichsmaßnahmen müssen zwar nicht notwendigerweise am Ort des Eingriffs erfolgen, sich aber dort, wo die Beeinträchtigungen auftreten, noch auswirken. Ob eine Ausgleichsmaßnahme noch auf den Eingriff zurückwirkt und daher als solche naturschutzfachlich auch geeignet ist, ist dabei in erster Linie nicht von ihrer Entfernung zum Eingriffsort, sondern von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und damit den funktionalen Beziehungen zwischen Eingriffsort und Ausgleichsfläche abhängig. Für Ersatzmaßnahmen, deren Eignung sich ebenfalls nicht metrisch festlegen lässt, genügt es dagegen, wenn – über den betroffenen Naturraum – überhaupt eine räumliche Beziehung zwischen dem Ort des Eingriffs und der Durchführung der Ersatzmaßnahme besteht (BVerwG, Beschluss vom 07.07.2010, VR 2.10).

Einen ausdrücklichen gesetzlichen Vorrang von Ausgleichsmaßnahmen gegenüber den Ersatzmaßnahmen normieren die Regelungen des § 15 BNatSchG – anders als die Vorgängerregelungen des § 19 Abs. 2 S. 1 BNatSchG a. F. und auch des § 4 a Abs. 2 S. 1 LG NRW a. F. – zwar nicht. Insoweit sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit der am 01.03.2010 in Kraft getretenen novellierten Fassung des BNatSchG dem Wortlaut nach gleichgestellt worden. Gleichwohl bleibt die Erhaltung der bestehenden Landschaftsräume und ihrer Funktionen und damit letztlich auch jeweils der Landschaftsräume und ihrer Funktionen vor Ort eine Hauptzielvorgabe des BNatSchG (vgl. dort insbesondere § 1).

Qualitativ hat die gleichartige interne Kompensation des Ausgleichs vor Ort gegenüber einer insoweit „nur“ gleichwertigen externen Kompensation des Ersatzes in räumlicher Entfernung bzw. dem großräumigeren Naturraum insoweit den höheren Stellenwert. Wie der Begründung zu § 13 der am 01.03.2010 in Kraft getretenen BNatSchG-Fassung (Drucksache 16/12274 des Deutschen Bundestages) zu entnehmen ist, ergibt sich aus dem Eingriffstatbestand, d. h. der erheblichen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, eine zunächst aus der Vermeidungs- bzw. Minimierungspflicht, dann vorrangig der Ausgleichspflicht, dann der Ersatzpflicht und schließlich der Ersatzzahlung bestehende Rechtsfolgenkaskade mit der Folge, dass die vorhergehende Stufe der Kaskade der nachfolgenden im Rang jeweils vorausgeht. Im Ergebnis geht deshalb auch nach der Novellierung des BNatSchG der Ausgleich dem Ersatz in der Regel vor. Konkret ist vor diesem Hintergrund im Einzelfall zu prüfen, welche Art von Maßnahmen den Zwecken der Eingriffsregelung am besten entsprechen.

Auch bei dem als Rechtsfolgenkaskade gestalteten Reaktionsmodell der Eingriffsregelung ist jedoch das Verhältnismäßigkeitsprinzip zu beachten. Da auch für den Flächenbedarf für die Kompensationsmaßnahmen die enteignungsrechtliche Vorwirkung gilt (vgl. nachfolgend Nr. 6.4.4.5), muss der Zugriff auf privates Eigentum das mildeste Mittel zur Erfüllung der Kompensationsverpflichtung darstellen. Daran würde es fehlen, wenn Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle ebenfalls (vergleichbar) Erfolg versprechen, in der Gesamtschau aber den Vorteil bieten, dass den dort Betroffenen geringere Opfer abverlangt werden. Vorrangig ist daher zum Schutz des Eigentums auch auf einvernehmlich zur Verfügung gestellte Grundstücke oder auf Grundstücke, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zurückzugreifen. Auch ist auf die jeweilige nachrangige Reaktionsstufe nicht nur dann auszuweichen, wenn eine Befolgung der vorrangigen Reaktionsstufe tatsächlich unmöglich ist, sondern auch dann, wenn die Befolgung mit unverhältnismäßigen Belastungen für die Belange Betroffener verbunden wäre (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, 9 A 40/07, Rn. 33 und 34, und Beschluss vom 07.07.2010, 7 VR 2/10). Dies könnte z. B. dann der Fall sein, wenn die Inanspruchnahme der Grundstücke eines Betroffenen für Ausgleichsmaßnahmen zu einer Gefährdung der Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebes führen würde.

Bei unter Berücksichtigung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen noch immer verbleibenden Beeinträchtigungen hat schließlich eine so genannte bipolare naturschutzrechtliche Abwägung zu erfolgen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht vor, hat der Verursacher eine Ersatzgeldzahlung zu leisten (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

Dieses naturschutzrechtliche Eingriffskonzept wurde vorliegend eingehalten. Es beschränkt sich auf Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahmen, Schutzmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen. Ersatzmaßnahmen oder Ersatzgelder sind nicht vorgesehen.

6.4.4.2 Methodik und Bestandserfassung

Wie die UVS, die beiden LBP, die zugehörigen artenschutzrechtlichen Fachbeiträge und die FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen aufzeigen, ist der arten- und gebietsschutzrechtlich zulässige Straßenneubau nicht nur wegen der Wirkungen infolge der Inanspruchnahme des Landschaftsraums, sondern auch bau-, be-

triebs- und anlagebedingt mit Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes verbunden. Diese Beeinträchtigungen sind im LBP unter Einbeziehung der Ergebnisse der faunistischen Untersuchungen ermittelt, bewertet und quantifiziert worden. Der in den Einwendungen vorgetragene Einwand, das Landschaftsbild sei unberücksichtigt geblieben, geht fehl.

Die beiden den Planunterlagen zugrundeliegenden LBP geben dabei nicht nur Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten und Biotopen sowie Biotopstrukturen, sondern zeigen auch umfassend die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Auf die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG a. F. (vgl. Kapitel B Ziffer 5.3 dieses Beschlusses) wird in diesem Zusammenhang ergänzend hingewiesen.

Zusammengefasst beschreiben die LPB als

a) direkte Projektwirkungen die bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen und die damit im Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen biotischer Wert- und Funktionselemente (d. h. der belebten Umwelt/der Pflanzen und Tiere) z. B. durch Versiegelungen und andere Lebensraumverluste, solche des Bodens eingeschlossen,
b) indirekte Projektwirkungen die bau-, anlage- und auch betriebsbedingten Beeinträchtigungen biotischer und der abiotischer Wert- und Funktionselemente (d. h. solcher Faktoren wie die Bodenbeschaffenheit oder die Wasserqualität, die Auswirkungen auf lebende Organismen haben) in Form vorübergehender Beeinträchtigungen des Naturhaushalts während der Bauphase, betriebsbedingter Schadstoffeinträge über den Luft- und Wasserpfad, Beeinträchtigungen von Insel- und Restflächen, Waldanschnitte, Störungen der Fauna durch visuelle und akustische Störreize inklusive solcher durch den Verkehrslärm, allgemeiner Zerschneidungs- und Barrierewirkungen, Kollisionsrisiken oder von Gelände- und kleinklimatischen Veränderungen sowie
c) Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Bezüglich der Ermittlung und Bewertung der Beeinträchtigungen – und auch bezüglich des davon abzuleitenden Kompensationsumfangs sowie der Entwicklung der Kompensationsmaßnahmen – bedienen sich die LBP dabei der Methodik des Einführungserlasses zum LG NRW für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der

Baulast des Bundes und des Landes NRW vom 06.03.2009 (ELES, gemeinsamer Runderlass des Ministeriums für Bauen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW, MBl. NRW 2009, S. 138), mit dem für NRW unter Beachtung der gesetzgeberischen Zielvorgaben eine einheitliche Verfahrensweise zum Umgang mit der Eingriffsregelung eingeführt worden ist. Im Vergleich vor Vorgängerregelung, der „Eingriffsregelung Straße“ von 1999 (ERegStra), hatte ELES u. a. das Ziel, mit Hilfe einer multifunktional ausgerichteten Kompensation den vor allem zu Lasten der Landwirtschaft gehenden Flächenbedarf zu begrenzen. Im BA 1, für dessen LBP zuvor noch die ERegStra genutzt worden war, hatte der Vorhabenträger mit dem neuen im Deckblatt „A“ vorgelegten LBP auf ELES umgestellt.
Die als Basis dafür erforderliche Bestandsaufnahme der betroffenen Biotope und Biotoptypen wurde nach der entsprechenden und ELES zu zugrundeliegenden „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ (LANUV 2008, sog. „LANUV-Modell“, vgl. ELES, Ziff. 3.2.2) und der zugehörigen Biotoptypencodierung durchgeführt. Diese Erhebungen haben sich auf einen Korridor erstreckt, der bei Godelheim und nördlich von Godelheim auf der Ostseite der B 64n rd. 300 m und im Übrigen beidseits der B 64n und der B 83n rd. 400 m Breite umfasst. Erst zum nördlichen Ende der B 64n-Trasse bei Höxter läuft der Korridor im Bereich der dort auszubauenden vorhandenen B 64 schmaler werdend aus.

Rechtlich relevante Fehler bezüglich der unter Berücksichtigung der Erlassregelungen von ELES und der ermittelten Bestandssituation im LBP vorgenommenen Eingriffsbewertungen sowie der entwickelten Kompensationsmaßnahmen ergeben sich nicht. Die vorgenommenen Quantifizierungen bei Eingriffswirkungen und Kompensationsmaßnahmen sind naturschutzrechtlich vertretbar und das Bewertungsverfahren entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Im Ergebnis sind alle relevanten Beeinträchtigungen wie der Flächenverbrauch, Eingriffe in die Biotoptypen und -strukturen, Eingriffe in das Landschaftsbild, Eingriffe in Gehölzbestände, Stör- und sonstige Auswirkungen auf die Fauna sowie die sonstigen Eingriffe in die Schutzgüter (Boden, Wasser, Klima, Luft etc.) ermittelt worden. Sie sind in methodisch nicht zu beanstandender Art und Weise in die Bewertung der Einwirkungsintensitäten eingeflossen und wurden bei der Entwicklung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausreichend berücksichtigt. Die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold teilt diese Einschätzung.

Verbindliche gesetzliche Bewertungsvorgaben für die Eingriffsbewertung und -bilanzierung, die vorliegend anzuwenden wären, gibt es im Übrigen nicht. Zwar ist 2020 auf Bundesebene die Bundeskompensationsverordnung (BKompV) für diesen Zweck eingeführt worden. Sie ist vorliegend jedoch nicht bindend, musste vom Vorhabenträger nicht angewandt und diesem Beschluss nicht zu Grunde gelegt werden. Denn zum einen trifft die vom 14.05.2020 datierende BKomV Regelungen nur für solche Vorhaben, deren Zulassung sich nach Bundesrecht richtet und die auch von Bundesbehörden zugelassen werden. Die Planfeststellung des B 64n/B 83n-Neubaus basiert zwar auf dem FStrG und damit auf Bundesrecht, die Planfeststellungszuständigkeit obliegt mit der Bezirksregierung Detmold jedoch einer Landesbehörde. Zum anderen regelt die Übergangsvorschrift des § 17 der BKompV, dass sie keine Anwendung auf Eingriffe in Natur und Landschaft findet, deren Zulassung vor dem 03.06.2020 bei einer Behörde beantragt wurde. Dies ist vorliegend der Fall. Die Planfeststellung wurde bereits 2011 für den BA 1 bzw. 2016 für den BA 1b beantragt, die Verfahren wurden 2011 bzw. 2016 mit der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen eingeleitet.
Von daher hätte die BKompV allenfalls dann zur Anwendung kommen können, wenn der Vorhabenträger dies ausdrücklich beantragt hätte (vgl. § 17 Abs. 2 der BKompV). Ein solcher Antrag wurde nicht gestellt.

Die BKompV steht damit der Anwendung von ELES nicht entgegen. Die grundsätzliche Anwendbarkeit von ELES selbst ist, wie das BVerwG mit seinem Urteil vom 06.11.2012, 9 A 17/11, festgestellt hat, auch keinen Zweifeln ausgesetzt. Die ELES-Regelungen beachten danach die rechtlichen Anforderungen, die nach den Maßstäben der Rechtsprechung an die Anforderungen der Eingriffsreglung bzw. die Regelungen des § 15 BNatSchG zu stellen sind. Die Methodik der ELES-Regelungen ist von daher in der Rechtsprechung anerkannt. Ihrer Anwendung steht auch nicht entgegen, dass der Einführungserlass aufgrund seiner Befristung auf fünf Jahre (vgl. Nr. 5 S. 2) formal im April 2014 außer Kraft getreten ist. Insoweit ändert das Außerkrafttreten des Einführungserlasses nichts an der Eignung der Methodik und andere verbindliche Bewertungsvorgaben existieren nicht.

Das Fachplanungsrecht gebietet es auch nicht, die Eingriffsintensität anhand standardisierter Maßstäbe oder in einem bestimmten schematisierten und rechnerisch handhabbaren Verfahren zu beurteilen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.04.1997, 4 NB 13.97; BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, 4 A 13.99). Den vorliegenden fachwissenschaftlichen Erkenntnissen ist ebenfalls nicht zu entnehmen, was einer

Festlegung auf eine bestimmte Bewertungsmethodik entspräche oder dem vorliegend verwendeten Bewertungsmodell entgegenstünde. Insoweit wird vielmehr die Grenze des Erkenntnisstandes der ökologischen Wissenschaft und Praxis erreicht. Es stellt deshalb auch keine Besonderheit der Eingriffsregelung dar, dass das Ergebnis der als gesetzliches Erfordernis unverzichtbaren Bewertung unterschiedlich ausfallen kann, je nachdem, welches Verfahren angewendet wird. Ist das Bewertungsverfahren plausibel und nachvollziehbar, was die Planfeststellungsbehörde vorliegend in Übereinstimmung mit den Naturschutzbehörden bejaht, steht ihr im Ergebnis ein Einschätzungsspielraum bezüglich der Bewertung der Eingriffswirkungen eines Vorhabens und der sie kompensierenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen inklusive ihrer Quantifizierung zu (vgl. BVerfG, Beschluss vom 23.10.2018, 1 BvR 2523/13, BvR 595/14, Rn-Nrn. 18 und 19).

Die umfängliche Kritik an der grundsätzlichen Anwendbarkeit von ELES, die 2011 im Anhörungsverfahren zum BA 1 von den Umweltverbänden vorgebracht worden ist und wonach die Regelungen des BNatSchG der Methodik und damit der Anwendbarkeit von ELES entgegenstünden, ist 2012 durch die Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 06.11.20212, s. o.) hinfällig geworden. Sie ist so im Anhörungsverfahren zum BA 1b auch nicht wiederholt worden. Die sonstige Kritik an der Eingriffsbilanzierung der LBP wird zurückgewiesen.
Entgegen der Kritik der Umweltverbände ist die unter Berücksichtigung der Gestaltungsmaßnahmen verbleibende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die B 64n nicht unterbewertet worden. Entgegen des Vorbringens ist nicht ersichtlich, weswegen der Straßenkörper den Raum trotz seiner Begrünung deswegen technisch überprägen sollte, weil diese Begrünung die unnatürliche Geradlinigkeit des Bauwerks unterstreicht. Dies ist schon angesichts der Bündelung der Trasse mit der schon vorhandenen und ebenso geradlinig verlaufenden Bahnlinie unzutreffend. Zudem erfolgt die Begrünung nicht einheitlich, sondern mit unterschiedlicher Ausprägung (Hecken, Bäume, Sträucher) und Breite. Auch eine echte Geradlinigkeit weist die Trasse zwischen Ottbergen und Höxter nicht auf. Die Trasse wird sich daher von ihrem Erscheinungsbild her nicht wesentlich von Gehölzreihen und Baumhecken der Feldflur und entlang von Gräben und Wegen unterscheiden.
Die Flutmulde im Nethetal (Ostseite der Nethe zwischen Godelheim und Amelunxen) ist entgegen der Kritik der Verbände im LBP unter dem Konfliktpunkt K 2 als Eingriff bewertet worden.
Ein zu berücksichtigender Eingriff in das Mikroklima durch Beeinträchtigungen von Frischluftschneisen und Kaltluftseen geht mit der B 83n und ihrer Dammführung

im Nethetal nicht einher. Denn die Entstehung ausgeprägter Frischluftschneisen im Zuge des Netheverlaufs lassen die durchgehenden Gehölzstrukturen an der Nethe sowie das im Tal weitgehend ebene Gelände nicht zu. Mikroklimatischer Untersuchungen bedurfte es daher nicht.
Baustellen, Baustelleneinrichtungen und Lagerflächen werden soweit wie möglich auf Flächen mit geringwertigen Biotopwerten (< 4) angelegt. Angrenzende hochwertigere Bereiche werden durch Zäune vor Beeinträchtigungen geschützt und müssen insoweit nicht in die Eingriffsbilanzierung eingestellt werden. Soweit keine Flächen mit dem Biotopwert < 4 zur Verfügung stehen, sind sie entsprechend berücksichtigt worden. Die Biotopstrukturen werden dort soweit wie möglich wiederhergestellt und verbleibende Eingriffe in der Bilanzierung berücksichtigt.

6.4.4.3 Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft

Gemäß der ersten Stufe des Reaktionsmodells der Eingriffsregelung, dem naturschutzrechtlichen Vermeidungs- und dem ihm immanenten Minimierungsgebot, werden nach der UVS, den LBP, den artenschutzrechtlichen Fachbeiträgen, den FFH-VP, den übrigen Planunterlagen und diesem Beschluss u. a. folgende Maßnahmen zum Schutz von Natur- und Landschaft und zur Vermeidung bzw. Minimierung/Begrenzung der vorhabenbedingten Eingriffe vorgesehen:

- Vermeidung von Neuzerschneidungen und Verinselungen von Landschaftsbestandteilen durch die bahnparallele und gleichzeitig möglichst eng an die Bahn angelegte Führung der B 64n,
- die Ausstattung der B 64n/B 83n bleibt auf den Rahmen beschränkt, den die einschlägigen technischen Regelwerke vorgegeben, darüberhinausgehende Flächeninanspruchnahmen erfolgen nicht,
- Nutzung des Bruchweges zum Anschuss von Godelheim an die B 64n und des Langenbergweges zur Anbindung von Maygadessen an die Driburger Straße,
- sämtliche nicht mehr notwendige Straßenabschnitte und Wege werden zurückgebaut und rekultiviert, u. a. bleibt die heutige B 64 zwischen Godelheim und dem Bahnübergang südlich von Höxter nur noch als Rad- Gehweg und in der dazu notwendigen Breite erhalten,
- im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ erfolgt der Straßenneubau „vor Kopf“, so dass auf zusätzliche Bauflächen verzichtet werden kann,

- Beruhigung des Landschaftsraums Taubenborn durch die Aufhebung und den Rückbau der heutigen Zufahrt zur Schießanlage der Bundeswehr über den Forstweg,
- Vermeidung einer negativen Beeinflussung des Abflussgeschehens in der Nethe durch eine hochwassergerechte Dimensionierung der Nethebrücke im Zuge der B 83n,
- Vermeidung der Inanspruchnahme der nach Einleitung des Planfeststellungsverfahren für den BA 1 erfassten LRT-Flächen im FFH-Gebiet „Nethe“ durch Verlagerung des dort ursprünglich vorgesehenen Ersatzretentionsraums,
- über das technisch notwendige Maß hinausgehende Dimensionierung des Hechtgraben-Durchlasses zur Minimierung der Beeinträchtigungen der Fauna,
- Bauzeitenfenster zum Schutz u. a. der Fledermäuse, der Avifauna und der Haselmaus sowie Überflughilfen für Fledermäuse, Irritationsschutzzäune sowie Amphibienschutz- und Sperrzäune,
- Vergrämung und Umsiedlung von Schlingnattern und Zauneidechsen,
- Schutz der trassennahen schutzwürdigen Bereiche und Objekte durch Vegetationsschutzzäune,
- Schutz der vorhandenen Vegetation gem. DIN 18920 bzw. R SBB,
- Begrünung der Trassenränder u. a. auch zur Einbindung in das Landschaftsbild sowie als Sichtschutz und zur Abgrenzung zum angrenzenden auch der Erholung dienenden Freiraum,
- Vermeidung einer Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate durch Versickerung des auf den Fahrbahnen anfallenden Niederschlagswassers,
- aktiver Lärmschutz für Godelheim durch die Einschnittlage, dem lärmmindernden Asphalt und eine Lärmschutzwand.

Mit diesem Konzept an Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen ist schlüssig aufgezeigt, dass die Eingriffsfolgen ausreichend entschärft werden. Sie werden soweit eingeschränkt, dass keine vermeidbaren Beeinträchtigungen im Sinne von § 15 Abs. 1 BNatSchG verbleiben. Soweit noch eine Anpassung, Ergänzung oder Konkretisierung möglich und erforderlich war, sind entsprechende Regelungen über die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses (vgl. Nebenbestimmungen der Nrn. 5.1, 5.3, 5.4, 5.5.2.2, 5.5.3.3, 5.7 und 5.11) in das Maßnahmenkonzept integriert worden. Weitere mit verhältnismäßigen Mitteln realisierbare Maßnahmen sind nicht zu erkennen, so dass dem in §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG

normierten Vermeidungsgebot Genüge getan wird. Insbesondere sind keine Maßnahmen erkennbar, mit denen die Inanspruchnahme von Grundflächen bzw. Biotopen und Lebensraumflächen weiter minimiert werden könnte.
Soweit sie nicht bereits in die Planung als solche eingeflossen sind, konkretisieren die beiden LBP über die Schutzmaßnahmen die Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Fauna, konkret der Fledermäuse, eines Teils der Avifauna, der Amphibien und hier insbesondere des Kammmolches, der Reptilienarten Schlingnatter und Zauneidechse, des Bibers sowie der Flora. Zusammengefasst sind dies:

- Vegetationsschutzzäune auf einer Länge von 97 m,
- Einzelbaumschutz für rd. 300 Bäume,
- 34 Amphibiendurchlässe und Amphibienleit- und Sperreinrichtungen über eine Länge von rd. 5,6 km,
- temporäre Sperrzäune für Amphibien und Reptilien über eine Länge von rd. 2,1 km,
- Schutzeinrichtungen/Betongleitwände für die Schlingnattern über eine Länge von rd. 2,4 km,
- 2 Fledermausbrücken inklusive zugehöriger Leitstrukturen, Irritationsschutzwände und Großbaumpflanzungen,
- 4 m hohe Zäune Wände als Überflughilfen für Fledermäuse und als Schutz des Bibers vor Lichtimmissionen auf einer Länge von insgesamt 5,57 km,
- eine 183 m lange Gehölzhecke, ein 30 m langer Zaun und Großbäume an der B 64n in Höhe des Hauses Marbeke als Überflugschutz für Fledermäuse sowie
- dichte Abpflanzungen über größere Strecken entlang der B 64n als Sperre für Fledermäuse und Vogelarten, teilweise zur Funktionsverbesserung mit Großbaumpflanzungen.

In den zu den beiden LBP gehörenden Maßnahmenblättern sind die nach Maßgabe dieses Beschlusses umzusetzenden Schutzmaßnahmen im Detail beschrieben.

Die im Anhörungsverfahren von unterschiedlichen Seiten geforderte Minimierung der Straßenquerschnitte, insbesondere des Querschnitts der B 64n im Taubenborn, ist nicht nur keine Alternative, die in der Abweichungsprüfung als zumutbar zu qualifizieren wäre. Sie beinhaltet auch keine Vermeidungsmaßnahme im Sinne der Eingriffsregelung. Denn der Straßenquerschnitt wird durch das Bauziel N 3 im

FStrAbG und BVWP (vgl. Planrechtfertigung) vorgegeben. Als Vermeidungsmaßnahmen kommen deshalb nur solche in Betracht, mit denen die Auswirkungen des Straßenneubauvorhabens unter Aufrechterhaltung dieses Querschnitts vermieden oder gemindert werden können. Darüber hinaus wird von den Umweltverbänden zwar die Wirksamkeit einiger Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen, insbesondere solcher zum Schutz von Amphibien und Reptilien, bestritten. Über den vorgesehenen Katalog hinaus wurden aber letztlich keine zusätzlichen oder neuen Vermeidungsmaßnahmen benannt. Der Wegebau abseits der B 64n/B 83n ist bereits auf ein Minimum beschränkt.

Auch in den Einwendungen wird nichts vorgetragen, das an dieser Stelle zu berücksichtigen wäre oder weitergehende Möglichkeiten zur Vermeidung und Minimierung solcher Beeinträchtigungen aufzeigt, die mit der B 64n/B 83n einhergehen. Soweit ein Verzicht auf den Straßenneubau oder eine Umplanung auf eine gänzlich oder in Teilen andere Trassenvariante gefordert wird, ist dies im Übrigen eine Einwendung, die sich auf die Abwägungsentscheidung, nicht aber auf das Vermeidungsgebot bezieht. Jedenfalls ist nicht erkennbar und lassen auch weder die Einwendungen noch die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange erkennen, dass und ggf. wie sich Beeinträchtigungen einzelner Schutzgüter vermeiden oder weiter reduzieren ließen, ohne die planfestgestellte Trassierung zumindest in Teilen aufzugeben.

Grundsätzlich wären weitere Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, z. B. umfangreichere aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Erhöhung oder Verlängerung der Lärmschutzwand bei Godelheim und/oder einem den Lärm weiter absenkenden Fahrbahnbelag oder auch umfangreichere Querungshilfen für die Fauna z. B. in Form vollständiger Grünbrücken zwar denkbar. Sie sind aber nicht erforderlich (vgl. Kapitel B Nrn. 6.4.1 und 6.4.2 und des Beschlusses). Der dazu dann erforderliche Aufwand stünde daher aber außer Verhältnis zu den zusätzlichen Wirkungen, die erzielbar wären.

Dem in den §§ 13 und 15 Abs. 1 normierten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzgebot wird daher Genüge getan.

6.4.4.4 Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)

Auch unter Berücksichtigung der umfangreichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen verursacht die B 64n/B 83n in umfangreichem Maße Beeinträchtigungen allgemein des Natur- und Landschaftsschutzes und insbesondere bezüglich des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt. Auch das zu deren Kompensation vorgesehene Konzept ist rechtlich nicht zu beanstanden. Die Vorgaben des § 15 Abs. 3 BNatSchG und ELES zur vorrangigen Auswahl der Ausgleichs- und Ersatzflächen sowie zur Festlegung des Umfangs und der Gestaltung der entsprechenden Maßnahmen wurden beachtet.

Maßgebliche Gesichtspunkte für die insgesamt erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sind die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum. Die dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen sind dabei ebenso einzubeziehen, wie die Beeinträchtigungen des Funktionsgefüges von Natur und Naturgenuss und die Auswirkungen auf Boden, Wasser und Klima. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können dabei nicht nur unter dem Gesichtspunkt betrachtet werden, dass einzelne überbaute oder beeinträchtigte Strukturen kompensiert werden. Vielmehr wird darüber hinaus das Ziel verfolgt, mit Hilfe der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die – vorhabenbedingt beeinträchtigten – Funktionen ökologischer Abläufe zu stabilisieren und wiederherzustellen.

Letztlich erfordert das Ziel, Rahmenbedingungen zu schaffen, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können, insbesondere die Überführung von Flächen in einen – bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen – höherwertigeren Zustand, von dem die gestörten Funktionen annähernd gleichartig übernommen werden. Es ist nicht erforderlich und auch kaum möglich, im selben Umfang für neu versiegelte Flächen Bodenentsiegelungen z. B. funktionsloser Straßenabschnitte, Wege oder Gebäudeflächen an anderer Stelle im Planungsraum vorzunehmen.

Um dies zu erreichen, sehen die beiden LBP zusammengefasst vor, alle Flächen, die temporär als Bauflächen dienen, nach Abschluss der Bauarbeiten zu rekultivieren und durch Begrünungen und Bepflanzungen auch das mit der Inanspruchnahme beeinträchtigte Landschaftsbild soweit wie möglich wiederherzustellen. Die

dazu vorgesehenen Wiederherstellungs- und Gestaltungsmaßnahmen beinhalten Begrünungen entlang der B 64n/B 83n, des verlegten Godelheimer Bachs, der Lärmschutzwand und des Ersatzretentionsraums auf einer Gesamtfläche von insgesamt 35,65 ha.

Unabhängig davon sind die von Eingriffen in Natur und Landschaft betroffenen Bereiche in den LBP und insbesondere der zugehörigen Bilanzierung (vgl. tabellarische Gegenüberstellungen zur Eingriff-Kompensation bezüglich des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes sowie der übrigen Konflikte) mit ihrem Flächenanteil erfasst und ihrer ökologischen Bedeutung entsprechend bewertet worden. Unter Berücksichtigung der möglichen Entsiegelungen im Umfang von rd. 2,65 ha sehen die beiden LBP zur Umsetzung des sich daraus ableitenden Kompensationsbedarfs im Planungsraum die bezüglich ihrer Details, ihrer landschaftsbezogenen funktionalen Zusammenhänge, ihrer zum Teil mehrfunktionalen Zielsetzungen sowie auch der vorgesehenen und erforderlichen Unterhaltungspflege konkret beschriebenen und dargestellten eigentlichen Kompensationsmaßnahmen (vgl. Maßnahmenblätter) vor, die hiermit angeordnet werden und sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- die Anlegung von 15 Klein-/Laichgewässern für den Kammmolch, die Anlegung eines 3,1 km langen Wassergrabens mit verkrauteten Wasserflächen, Flachuferbereiche und die Entschlammung der Kleinen Grundlosen zu Gunsten des Kammmolches (Flächenumfang 1,81 ha),
- die Anlegung von Gesteinswällen als Winterlebensräume für den Kammmolch (Flächenumfang 5.872 m²),
- die Einbringung von Vorbruch (Kalkstein) in 135 m langen Böschungsflächen der B 64n als Winterlebensraum für den Kammmolch,
- die Extensivierung vorhandenen Grünlands, teilweise inklusive der Anlegung von Heckenstrukturen (Flächenumfang 26,7 ha),
- die Anlegung von Hecken- und Krautfluren (Flächenumfang 1,22 ha),
- die Anlegung von Ackerrandstreifen und Sukzessionsflächen (Flächenumfang 0,98 ha),
- die Umwandlung von Ackerflächen in Extensivgrünland (Flächenumfang 7,22 ha),
- die Anlegung der neuen Schlingnatter-Habitate/des Wanderkorridors (40,76 ha) und
- die Aufforstung bzw. Anlegung von Obstbaumwiesen (Flächenumfang 2,8 ha).

Die nach Maßgabe dieses Beschlusses umzusetzenden Ausgleichsmaßnahmen sind ebenfalls in den zu den beiden LBP gehörenden Maßnahmenblättern im Detail beschrieben.

Der überwiegende Teil der Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen dient dabei neben der Kompensation allgemeiner Lebensraumverluste auch dazu, Beeinträchtigungen der Fauna – hier in besonderem Maße solche der Schlingnatter, der Zauneidechse und des Kammmolches – im Sinne der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu vermeiden (vgl. Kapitel B Nr. 6.4.1 des Beschlusses). Sie sind deshalb als vorgezogene Maßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG, d. h. als sog. CEF-Maßnahmen (Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion, **c**ontinuous **e**cological **f**unctionality-measures), gekennzeichnet und müssen mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf so früh umgesetzt werden, dass sie ihre Funktion spätestens mit der Inbetriebnahme der B 64n/B 83n = der Verkehrsfreigabe in vollem Umfang wahrnehmen können. Die neuen Lebensräume für den Kammmolch sind dabei nicht nur artenschutzrechtlicher Relevanz. Sie dienen zugleich der Schadenbegrenzung im Sinne des FFH-Gebietsschutzes (vgl. Kapitel B Nr. 6.4.2 dieses Beschlusses).
Der neue Wanderkorridor mit den neuen Lebensräumen für die Schlingnatter und die Zauneidechse sowie die neuen Habitate für den Kammmolch sind weitestgehend bereits fertiggestellt.
Wie im Anhörungsverfahren gefordert, sind die Ausgleichsmaßnahmen auf Dauer angelegt und werden entsprechend gesichert; eine ökologische Baubegleitung ist Gegenstand der Planfeststellung. Auch enthält das Saatgutmaterial für den Landschaftsrasen standardmäßig Kräuter.

Im Zusammenhang mit den sie noch weiter ergänzenden bzw. konkretisierenden Regelungen der Nebenbestimmungen der Nr. 5.4 im Kapitel A des Beschlusses sind diese Maßnahmen mit ihren jeweiligen in ein örtlich-funktionales Beziehungs- und Vernetzungskonzept eingebundene Platzierungen geeignet, die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes positiv zu beeinflussen und wiederherzustellen bzw. zu kompensieren. Auch nach Auffassung der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold, die den LBP entsprechend überprüft hat, wird der Eingriff in Natur und Landschaft mit ihnen in vollem Umfang ausgeglichen. Die von ihr für erforderlich gehaltenen Klarstellungen und Ergänzungen sind nicht nur über die Nebenbestimmungen und die Zusagen des

Vorhabenträgers in den Beschluss eingeflossen. Sie haben sich auch nicht auf den Umfang der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen bezogen. In der Gesamtbilanz bleibt deshalb keine dem Vorhaben entgegenstehende und nicht ausreichend kompensierte Beeinträchtigung von Natur- und Landschaft zurück, die gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG der Zulassung des Vorhabens entgegenstehen könnte.

Auch sonst haben sich im Anhörungsverfahren keine Anhaltspunkte für ein etwaiges Kompensationsdefizit ergeben. Die sich gegen die beiden LBP und die vorgesehenen Maßnahmen richtende Kritik aus dem Anhörungsverfahren kann nicht durchschlagen und wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

Es ist richtig, dass die Flachwasserzonen am Ostrand des großen Abgrabungsgewässers im Taubenborn (Ausgleichsmaßnahme A 7.2_{CEF} im BA 1) nur bedingt als Laichgewässer für den Kammmolch in Frage kommen, weil das Gewässer nicht fischfrei ist. Als vollwertige Laichgebiete – diese Funktion ist den 15 neuen Kleingewässer zugedacht – sind sie jedoch im LBP auch nicht berücksichtigt worden. In den nach der Anlegung der Flachwasserzonen durchgeführten Kammmolch-Untersuchungen konnte auch kein Besatz festgestellt werden. Da die Trasse der B 64n jedoch ohnehin in dem – bereits verfüllten – Randstreifen dieses Gewässers verläuft, bestand jedoch die Möglichkeit, den Gewässerrand ökologisch aufzuwerten und ihn damit zumindest potentiell für den Kammmolch nutzbar zu machen.

Die Funktionalität der in einen Wanderkorridor eingebundenen neuen Lebensräume der Schlingnatter hat sich wie prognostiziert und entgegen der Erwartung der Naturschutzverbände bestätigt. Die neuen Habitate sind letztlich sogar schneller angenommen worden als angedacht.
Die Kritik der Naturschutzverbände an der Ausgleichsmaßname A 9.1 im BA 1 (Strukturen für Rastvögel wie Kiebitz, Rotschenkel, Bekassine und Waldwasserläufer) greift ebenfalls nicht durch. Wie der Vorhabenträger in seiner Gegenäußerung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zutreffend ausgeführt hat, stellt sich die mit dem Deckblatt „B“ im Übrigen auf 3,12 ha vergrößerte Maßnahmenfläche störungsärmer als die vom Straßenneubau betroffene Rastfläche dar.

Einer Auslegung der faunischen Untersuchungen bedurfte es auch vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung nicht (vgl. Kapitel A Nr. 4.3 des Beschlusses). Den Naturschutzverbänden sind sie dessen ungeachtet vom Vorhabenträger zur Verfügung gestellt worden.

Die Ausgleichsmaßnahme A 3.3 im BA 1 hat das Ziel einer Aufwertung vorhandener Obstbaumwiesen mit Hilfe einer Nachpflanzung von Obstbaumhochstämmen und der Pflege dieser Obstbaumwiesen. Nur mit diesem Aufwertungspotential, nicht jedoch, wie vorgetragen, als Neuanlage ist die Maßnahme in der Eingriffsbilanzierung enthalten.

Unabhängig davon, dass sich kein Kompensationsdefizit entsteht, sind die Kompensationsmaßnahmen andererseits bezüglich des Flächenbedarfs auch auf das unabdingbare Maß beschränkt und insoweit erforderlich. Sie stellen deshalb sicher, dass im Sinne von § 15 Abs. 3 BNatSchG auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht genommen wird und keine Flächen unnötig aus der Nutzung genommen werden müssen. Es ist auch nicht erkennbar, dass durch weitere Entsiegelungsmaßnahmen, durch Wiedervernetzungsmaßnahmen oder durch Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, auf Ausgleichsmaßnahmen mit dem Ziel der Flächeneinsparung verzichtet werden könnte.

6.4.4.5 Flächeninanspruchnahmen für Kompensationsmaßnahmen

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zugelassen werden darf, besteht grundsätzlich auch für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung. Die Enteignung (Entziehung oder Beschränkung von Grundeigentum) dafür ist gem. § 19 FStrG grundsätzlich zulässig. Die betroffenen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen aufgeführt. Der Vorhabenträger erhält damit, ebenso wie für die Straßenflächen, das Enteignungsrecht (vgl. Urteil des BVerwG vom 23.08.1996, 4 A 29.95)., NVwZ 1997, S. 486). Der Schutz des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 GG), in den damit eingegriffen wird, gebietet es zwar, naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Flächen oder auf Grundstücken, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zu verwirklichen. Dieser Grundsatz, der auch nur gilt, wenn entsprechende Flächen dazu naturschutzfachlich geeignet sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.03.2011, 7 A 3.10, Rn. 48, und Urteil des OVG Lüneburg vom 22.02.2012, 7 KS 71/10), ist vorliegend jedoch beachtet worden.

Zum einen befindet sich ein großer Teil der Flächen, die für die landschaftspflegerischen Maßnahmen benötigt wird, im Eigentum der öffentlichen Hand, so dass insoweit keine Eingriffe in das Privateigentum erfolgen. Zum anderen ist der überwiegende Teil aller Kompensationsflächen örtlich gebunden. Er besteht aus arten- und gebietsschutzrechtlich bedingten Maßnahmen (das sind alle CEF-Maßnahmen, vor allem die neuen Lebensräume samt Wanderkorridor für die Schlingnatter, und die Kammmolch-Maßnahmen, aber auch solche für die Zauneidechse und für die Avifauna). Sie stehen bezogen auf die jeweiligen Arten in einem räumlichen Zusammenhang untereinander sowie zu den Eingriffsflächen und den übrigen Lebensräumen und sind, wenn überhaupt, örtlich nur sehr bedingt variabel. So kann eine Fläche aus dem Wanderkorridor nicht herausgenommen oder verlagert werden, ohne Veränderungen an benachbarten Flächen mit sich zu ziehen und letztlich das Gesamtkonzept in Frage zu stellen. Gleiches gilt für die räumlich an den Taubenborn gebundenen Maßnahmen zu Gunsten des Kammmolches. Es gilt darüber hinaus aber auch für diverse Maßnahmen, die nicht als CEF-Maßnahmen deklariert sind, so z. B. für die Ausgleichsmaßnahmen A 1.2, A 2.5, A 2.6 und A 4.2 (Grünlandextensivierungen und Umwandlung von Acker im Kammmolch-Gebiet) im BA 1 und die Ausgleichsmaßnahmen A 9.1 (Ersatzhabitate für Rastvögel) und A 10.1 (Ersatzlebensraum für Reptilien) im BA 1b. Anderen Flächen würde hier die erforderliche Eignung/Funktionalität fehlen, weil sie beispielsweise aufgrund der Entfernung nicht über die richtige Belegenheit zu den Eingriffsbereichen verfügen.

Insoweit überwiegt daher das öffentliche Interesse am Bau der B 64n/B 83n, der ohne entsprechend geeignete Maßnahmen nicht möglich ist. Soweit im Einzelfall Eigentümer der Nutzung ihrer Grundstücke für landschaftspflegerische Maßnahmen widersprochen haben, weist die Planfeststellungsbehörde diese Einwendungen deshalb zurück. Ein Verstoß gegen das Verhältnismäßigkeitsprinzip hinsichtlich der Anwendung der Eingriffsregelung und dem mit ihr verbundenen Rückgriff auf private Grundstücke ergibt sich nicht, zumal vorliegend für das betroffene Gebiet anlässlich der Planung der B 64n/B 83n eine Unternehmensflurbereinigung nach den Vorschriften der §§ 87 bis 89 FlurbG stattfindet. Sie wurde von der Bezirksregierung Detmold, Dezernat 33, ländliche Entwicklung und Bodenordnung, Az. 33-81810 H.O.17, mit Beschluss vom 28.05.2019 eingeleitet. Die Flurbereinigung hat das Ziel, Nachteile Betroffener durch Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern zu verteilen und damit auch Nachteile für die allgemeine Landeskultur, die durch die Planung entstehen, zu vermeiden.

Unverhältnismäßige Nachteile einzelner Eigentümer sind schon allein deswegen auszuschließen.

6.5 Gewässerschutz, WRRL

Wasserwirtschaftliche Belange berührt der Bau der B 64n/B 83n nicht nur durch umfangreiche Neuversiegelungen (effektiv ca. 11,4 ha), sondern auch unter diversen weiteren Aspekten (vgl. Kapitel B Nr. 5.3.4 dieses Beschlusses). So sind aufgrund seiner Konzentrationswirkung auch

- die gem. § 22 Abs. 1 LWG NRW erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen für Anlagen gem. § 36 WHG (Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern), zu denen auch Brücken und Durchlässe gehören,
- die gem. §§ 78 Abs. 5 WHG und 84 LWG erforderlichen Genehmigungen für die Errichtung von baulichen Anlagen in gem. § 76 WHG festgesetzten oder gesicherten Überschwemmungsgebieten sowie
- die Genehmigungen gem. § 68 WHG für die mit dem Vorhaben verbundenen Ausbaumaßnahmen (Verlegungen, Anpassungen, Neuprofilierungen) am Godelheimer Bach, am Hechtgraben, an diversen namenlosen Gewässern und an Gewässern im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“

Gegenstand des Beschlusses.
Auch die wasserrechtlichen Erlaubnisse gem. § 8 Abs. 1 WHG für die Einleitungen des auf den Straßenflächen anfallenden Niederschlagswassers in das Grundwasser konnten mit diesem Beschluss mit erteilt werden. Wasserrechtliche Erlaubnisse gem. § 8 Abs. 1 WHG für Abwassereinleitungen fallen zwar materiell nicht unter die Konzentrationswirkung, gem. § 19 Abs. 1 WHG erfolgt jedoch eine Zuständigkeitsverlagerung von der Wasserbehörde zur Planfeststellungsbehörde. Das gem. § 19 Abs. 3 WHG zur Erteilung der Erlaubnisse erforderliche Einvernehmen des Kreises Höxter als zuständiger Wasserbehörde liegt vor. Es wurde mit Schreiben vom 04.03.2025 erteilt.

Die vom Vorhabenträger vorgesehenen und durch diesen Beschluss noch ergänzten Maßnahmen zum Schutz der Gewässer stellen sicher, dass die Belange des Schutzgutes Wasser in sachgerechter Weise Berücksichtigung finden und Gefährdungen der Gewässer einschließlich des Grundwassers im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben – und soweit technisch möglich – ausgeschlossen bzw. minimiert werden. Weder bezogen auf das Grundwasser noch auf oberirdische Gewässer

ergeben sich Beeinträchtigungen, die sich unzumutbar negativ auf den Gewässerschutz, d. h. die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, auf den Wasserhaushalt, auf das Wohl der Allgemeinheit, auf rechtlich geschützte Interessen Dritter oder auf etwaige Nutzungsmöglichkeiten auswirken. Die Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes, wie sie sich aus den allgemeinen Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung sowie den wasserwirtschaftlichen Zielvorgaben des § 6 WHG und bezüglich der mit der Straßenentwässerung zusammenhängenden Gewässerbenutzungen aus §§ 12 WHG ergeben, werden beachtet. Insbesondere sind weder bau- noch anlage- oder betriebsbedingt Wirkungen mit dem Vorhaben verbunden, denen das Verschlechterungsverbot entgegensteht oder die das Verbesserungsgebot durchschlagen (§ 4 WRRL bzw. der §§ 27 und 47 WHG, vgl. nachfolgend Nr. 6.5.5).

Im Ergebnis sind keine Betroffenheiten öffentlicher oder privater Belange erkennbar, die der Planfeststellung entgegenstehen könnten.

6.5.1 **Straßenentwässerung**

Die ordnungsgemäße Entsorgung des als Abwasser im Sinne des § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG einzustufenden Oberflächen- bzw. Niederschlagswassers ist sichergestellt. Die Grundsätze der Abwasserbeseitigung (§ 55 WHG), zu denen auch das Wohl der Allgemeinheit gehört, werden beachtet und sowohl die Menge als auch die Schädlichkeit des Abwassers so geringgehalten, wie es nach dem Stand der Technik möglich und mit Blick auf gewässerbezogenen Anforderungen erforderlich ist (§ 57 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 WHG).

Das Verkehrsaufkommen erreicht im höchstbelasteten Abschnitt beider BA auf der B 64n südlich von Höxter bis zu 13.200 Kfz im DTV (Prognose 2030) eine Größenordnung, bei der als Folge z. B. von Reifen- und Bremsenabrieb oder Tropfverlusten (Ölen/Kraftstoffe) und Abspülungen von der Fahrbahn Belastungen des Niederschlagswassers durch Mineralöl-Kohlenwasserstoffe, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), schwermetallhaltige Partikel oder auch Mikroplastik zu rechnen ist. Insbesondere der sog. „erste Spülstoß“ kann hohe Belastungen mit entsprechenden Schadstoffen aufweisen. Zur Vermeidung von Gewässerverunreinigungen sind Einleitungen daher nur nach einer vorherigen Abwasserbehandlung zulässig (vgl. Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im

Trennverfahren, RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW vom 26.05.2004, SMBl. NRW 772, Ziffer 7.1 der RAS-Ew sowie Ziffer 3 der REwS von 2021). Eine entsprechend geeignete Behandlung ist jedoch vorgesehen. Sie erfolgt vorliegend über die belebte und bewachsene Bodenzone.

Das gesamte Niederschlagswasser der B 64n/B 83n wird nach Abstimmung mit der zuständigen unteren Wasserbehörde des Kreises Höxter dezentral über Versickerungsmulden und -gräben per Versickerung dem Grundwasser zugeführt. Die vorgesehene Ausgestaltung und Bemessung der Mulden und Gräben entspricht dabei den jeweiligen Vorgaben des Trennerlasses, der RAS-Ew bzw. der REwS sowie den einschlägigen Arbeitsblättern der DWA, die insoweit die allgemein anerkannten Regeln der Technik im Sinne von § 60 Abs. 1 S. 2 WHG beschreiben, nach denen sie zu errichten und zu betreiben sind. Sie sind rechnerisch nachgewiesen und ausreichend dimensioniert. Im Sinne von § 57 Abs. 1 Nr. 3 WHG sind sie erforderlich, aber auch ausreichend, um die Anforderungen des § 57 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 WHG zu erfüllen. Die „Behandlung“ des Niederschlagswassers erfolgt somit durch die Filterung, die über die bewachsene und belebte Bodenzone erfolgt. Dies entspricht den Vorgaben, das Niederschlagswasser vorrangig unter der Vermeidung von Einleitungen in Oberflächengewässer zu versichern. Nach den Regelungen der REwS von 2021, Nr. 8.1.2, stellt dies insbesondere bei der Entwässerung von Straßen mit einem DTV von weniger als 15.000 Kfz eine ausreichende Behandlung dar. Dieses Verkehrsaufkommen wird selbst im höchstbelasteten Abschnitt der B 64n zwischen Godelheim und Höxter noch unterschritten. Auf den anderen Abschnitten der B 64n und auf der B 83n wird es nicht annähernd erreicht.

Bezogen auf die Menge und Schädlichkeit des Abwassers wird damit der Stand der Technik erfüllt. Ein mit konkreten Grenzwerten verbundener Stand der Technik im Sinne von § 57 Abs. 2 WHG ist insoweit für Niederschlagswasser-Einleitungen in der AbwV zwar nicht definiert. Doch die Nutzung geeigneter und das Grundwasser mit ausreichender Mächtigkeit abdeckender bewachsener Bodenschichten (der sog. „belebten Bodenzone“) als natürlichem Filter stellt zusammen mit nach dem gleichen Prinzip funktionierenden Retentionsboden- oder ähnlichen Filtern derzeit die beste und effektivste Möglichkeit zur Behandlung entsprechender Niederschlagsabflüsse dar. Die vorwiegend partikulär gebundenen Schadstoffe werden unabhängig von Zulaufkonzentrationen bestmöglich und mit einem Wirkungs-

grad aus dem belasteten Niederschlagswasser herausgefiltert und zurückgehalten, der über den von Regenklärbecken z. B. erheblich hinausgeht. Höhere Reinigungsleistungen sind insoweit kaum erzielbar.

Wie andere punktuelle Einleitungen ist auch diese Form der Versickerung ungefassten Niederschlagswassers eine gem. § 8 Abs. 1 WHG erlaubnispflichtige Benutzung im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Entscheidend ist, dass auch die Versickerung des Niederschlagswassers

a) zielgerichtet, auf Dauer sowie mit Entsorgungsabsicht herbeigeführt wird (vgl. dazu WHG Kommentare Siedler/Zeitler/Dahme/Knopp, 56. EL Juli 2021, Rn. 56, und Czychowski/Reinhardt, 12. Auflage 2019, Rn. 52 und 55, zu § 9 WHG sowie OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 23.08.2017, 6 A 11790/16, Leitsatz 2 und Rn. 40) und
b) die Einleitung nicht gem. § 8 Abs. 2 und 3 WHG oder gem. § 46 Abs. 2 WHG i.V.m. einer Verordnung nach § 23 Abs. 1 WHG erlaubnisfrei gestellt ist, weswegen die alte Regelung der Nr. 4.4 des Runderlasses des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes NRW zur „Niederschlagsentwässerung gem. § 51a LWG“ (Hinweis der Planfeststellungsbehörde: gemeint ist § 51a LWG a. F., wurde nach einer LWG-Novellierung durch den heutigen § 44 Abs. 1 LWG ersetzt) vom 18.05.1998, die entsprechende Versickerungen erlaubnisfrei gestellt hatte, nicht mehr zur Anwendung kommen kann. Denn um die Einleitung erlaubnisfrei zu stellen, bedürfte es einer Rechtsverordnung.

Die entsprechende wasserrechtliche Erlaubnis enthält der Beschluss im Kapitel A unter der Nr. 3.

Nach den wassertechnischen Unterlagen weisen die anstehenden natürlichen Böden zwar nicht durchgängig die notwendigen Eigenschaften bezüglich der Filterfähigkeit und Durchlässigkeit des Bodens auf. Die Versickerungsgräben und -mulden werden jedoch durch Bodenaustausch und -aufbereitung sowie die Verwendung geeigneter Baustoffe oder auch die Anlage von Rigolen unterhalb der Versickerungsanlagen so hergerichtet, dass die Filterwirkung in der Bodenpassage in vollem Umfang zum Tragen kommen kann.

Da auch die in einem gesonderten wasserrechtlichen Fachbeitrag geprüften Voraussetzungen der WRRL bzw. der sie ins deutsche Recht umsetzenden §§ 27, 28 und 47 WHG vorliegen (vgl. dazu gesonderte nachfolgende Ausführungen unter Ziff. 6.5.5 dieses Beschlusses), werden die gesetzlichen Anforderungen an die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse erfüllt. Sie konnten mit der unter der Nr. 3 im Kapitel A des Beschlusses enthaltenen wasserrechtlichen Erlaubnis erteilt werden. Die von der Wasserbehörde zur Absicherung dieses Prüfergebnisses vorgeschlagenen Nebenbestimmungen hat die Planfeststellungsbehörde in diesen Beschluss übernommen. Sie sind Bestandteil der wasserrechtlichen Erlaubnis (Kapitel A Nr. 3) bzw. des gesonderten wasserwirtschaftlichen Nebenbestimmungsblocks der Nr. 5.3 im Kapitel A des Beschlusses.
Versagungsgründe im Sinne von § 12 Abs. 1 WHG, d. h. schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen oder Verstöße gegen die Anforderungen anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften sind nicht ersichtlich.

6.5.2 **Oberflächengewässer**

Die Laichgewässer für den Kammmolch im FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ sind in Abstimmung und mit Genehmigung des Kreises Höxter bereits vorgezogen hergerichtet, das große Abgrabungsgewässer auf seiner Ostseite zur Herrichtung von Flachwasserzonen bereits teilverfüllt worden. Insoweit gehen mit dem Vorhaben keine weiteren Beeinträchtigungen auf Stillgewässer mehr einher. Der Bau der B 64n/B 83n wirkt sich jedoch in umfänglichem Maße unmittelbar auf die Fließgewässer des Raums aus. So quert die Trasse der B 64n im BA 1 ein namenloses Gewässer, den auch Maibach genannten Godelheimer Bach und den Hechtgraben. Das namenlose Gewässer „A“ wird auf einer Länge von 67,4 m verlegt und erhält einen 1,25 m breiten und 1,5 m hohen Rahmendurchlass. Der Hechtgraben wird auf einer Länge von 180 m verlegt und mit einem 3,5 m breiten und 2 m bzw. über der Gewässersohle 1,75 m hohen Bauwerk überbrückt, der Godelheimer Bach auf einer Länge von 534 m verlegt und mit einem 4 m breiten und 1,75 m bzw. über der Gewässersohle 1,5 m hohen Bauwerk überbrückt.
Für den Mittel- und Niedrigwasserabfluss erhält der zu verlegende Godelheimer Bach eine mäandrierende Trockenwetterrinne mit einer Breite von 0,3 m und einer Tiefe von 0,2 m. Die sich westlich anschließend jeweils vorhandenen Durchlässe bzw. Brücken im Zuge der die gleichen Gewässer querenden Bahn bleiben unverändert erhalten.

Im BA 1b quert die B 64n-Trasse die 6 namenlosen Gewässer „A“ bis „F“. Das Gewässer

- „A“ wird auf einer Länge von 150,5 m Länge verlegt und durch einen 3,0 m breiten und 3,0 m hohen Rahmendurchlass geführt (der Gewölbedurchlass im Zuge der Bahn bleibt erhalten, in das Gewässer querenden Grundstückszufahrten werden Durchlässe DN 800 verbaut, wobei ein bislang nur DN 400 großer Durchlass entsprechend vergrößert wird, und der DN 600-Durchlass im Zuge der B 64alt wird durch einen der Größe DN 1200 ersetzt),
- „B“ wird auf einer Länge von 185,5 m teilverlegt und erhält einen Rohrdurchlass DN 1200 (die im Zuge der Bahn, von 2 Feldüberfahrten und der B 64alt vorhandenen Rohrdurchlässe der Größen DN 500 und DN 600 werden durch solche der Größe DN 1200 ersetzt),
- „C“ wird auf einer Länge von 155 m verlegt, nachprofiliert und überbrückt (lichte Weite 8 m, lichte Höhe $\geq$ 4,50 m; die Bahnüberführung über das Gewässer wird unter entsprechender Vergrößerung angepasst), 2 angrenzende Wege werden mit Rohrdurchlässen DN 800 bzw. DN 1200 ausgestattet, der Durchlass DN 800 in der B 64alt bleibt erhalten),
- „D“ sowie das Gewässer und „E“ werden Länge von 33 m bzw. 63 m verlegt und angepasst und erhalten jeweils Rohrdurchlässe der Größe DN 1200 (die Durchlässe im Zuge der Bahn bleiben unverändert erhalten, das Gewässer „E“ bekommt in einem Weg einen Rohrdurchlass von ebenfalls DN 1200),
- „F“ wird auf einer Länge von 200 m verlegt und angepasst, es erhält einen 3 m breiten und 2,25 m hohen Rahmendurchlass (der Gewölbedurchlass der Bahn bleibt erhalten, ein Weg bekommt einen 2,5 m breiten und 1,0 m hohen Rahmendurchlass, die B 64alt einen 2,4 m breiten und 1,778 m hohen Rahmendurchlass an der Stelle des heutigen und nur 2,06 m breiten und 1,5 m hohen Rahmendurchlasses).

Die B 83n quert im BA 1b die Nethe sowie das namenlose Gewässer „G“. Für das Gewässer „G“ wird ein Rahmendurchlass (Breite 3,0 m, Höhe 3,5 m) errichtet, für einen angrenzenden Weg einer mit der Breite von 2,0 m und der Höhe von 0,75m. Die Nethe wird überbrückt (lichte Weite 33 m, lichte Höhe über der Gewässersohle 6,70 m, Breite der B 83n zwischen den Geländern 12,10 m).

Erhebliche Beeinträchtigungen der Gewässer sind gleichwohl nicht zu erwarten. Zum einen werden die Querungsbauwerke sowie die neu herzurichtenden Gewässerabschnitte bezüglich ihrer Querschnitte und Profile anhand entsprechender und nach den Regeln der Technik durchgeführter Berechnungen, die auch Starkregenereignisse berücksichtigen, so dimensioniert, dass bei den zu erwartenden Abflussmengen vorhabenbezogene Auswirkungen auf das Abflussgeschehen sicher auszuschließen sind. Abflusshindernisse entstehen daher nicht, die hydraulischen Gewässereigenschaften werden auch im Hochwasserfall nicht beeinträchtigt.

Verschlechterungen der Gewässer als Biotope stellen sich ebenfalls nicht ein.

Bei den betroffenen namenlosen Gewässern handelt es sich um teilweise auch künstlich angelegte Entwässerungsgräben ohne nennenswerte ökologische Bedeutung. Sie sind teilweise verschlammt und fallen zeitweise trocken. Da kaum naturnah ausgestaltete Gewässerstrukturen vorhanden sind, sind diesbezüglich auch keine Verschlechterungen als Folge ihrer Querungen zu erwarten. In den Abschnitten, in denen sie vor- und hinter den Durchlässen verlegt und angepasst werden, ergeben sich strukturell eher Verbesserungen. Etwaige Entwicklungsmöglichkeiten bleiben erhalten.
Der Hechtgraben wurde zu Entwässerungszwecken angelegt, der stellenweise verrohrte Godelheimer Bach verläuft ab Maygadessen begradigt und straßenbegleitend. Ökologisch sind beide nicht zuletzt angesichts gewässerbegleitender Strukturen etwas bedeutsamer. Da sie in den zu verlegenden Teilstücken möglichst naturnah hergerichtet werden, sind auch diesbezüglich keine Beeinträchtigungen zu erwarten.

Anders als die übrigen Gewässer verläuft die Nethe, in denen sie münden, naturnah. Die Beeinträchtigungen des Gewässers beschränken sich jedoch auf seine Überbrückung im Zuge der B 83n an einer besonders schmalen Stelle. Vom Standort der Widerlager, die außerhalb der Uferböschungen platziert werden, sowie von den Bauflächen werden die Nethe und ihrer Uferbereiche ausgespart. Die Durchgängigkeit der Nethe für Tiere bleibt erhalten. Da selbst im Hochwasserfall eines BHQ 100 noch eine lichte Höhe von ca. 3,20 m zwischen der Unterkante der Brücke und dem Wasserpegel verbleibt, ergeben sich insoweit trotz des beidseitig an die Nethebrücke anschließenden Straßendamms auch keine Auswirkungen auf das Abflussgeschehen im Hochwasserfall. Zwar führt die B 83n-Trasse von Bau-

km 1+150 bis Bau-km 2+080 durch das gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Nethe und verursacht so mit ihrer Dammlage den Verlust eines Retentionsvolumens von 10.100 m³. Der Verlust wird jedoch mit dem südöstlich der Brücke beidseits der B 83n als Flutmulde geplanten und per Flutbrücke (lichte Weite 9 m) verbundenen Ersatzretentionsraums ausgeglichen.
Die Beeinträchtigungen der Nethe beschränken sich daher auf die Überspannung und die bau- und anlagebedingten Verluste entlang der Ufer vorhandener Gehölze. Auf der Ostseite der Nethe weisen diese im Trassenraum der B 83n eine ca. 30 m lange Lücke auf. Nur auf der Westseite ist ein durchgehender und dort ca. 35 m breiter Gehölzstreifen vorhanden. Unter Berücksichtigung der längs der B 83n notwendigen Bauflächen gehen die Gehölze über eine Uferlänge von ca. 55 m verloren (die Breite der B 83n samt Damm beläuft sich auf ca. 35 m).
Außerhalb der Gehölze verläuft die B 83n mit ihrem Damm im angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Offenland der Netheaue, in dem auch die Flutmulde entsteht. Damit einhergehende Beeinträchtigungen sind Gegenstand des LBP.
Der Ersatzretentionsraum, der an der Nethe kurz vor ihrer Mündung in die Weser zur Kompensation des durch die B 64n im BA 1 verlorengehenden Retentionsvolumens im Überschwemmungsgebiet der Weser angelegt wird, hat ebenfalls keine Auswirkungen auf das Gewässersystem der Nethe (vgl. Kapitel B Nr. 6.4.2.4 des Beschlusses).
Die Weser berühren die B 64n als auch die B 83n nicht. Der Retentionsraum, der der Weser durch die B 64n im BA 1 in einem Volumen von 67.600 m³ verloren geht, liegt außerhalb des Abflussquerschnitts der Weser und bleibt angesichts der Kompensation ebenfalls ohne Auswirkungen auf die Belange der Fließgewässer.

Die bereits als Laichgewässer für Kammmolche hergerichteten Stillgewässern und die Flachuferbereiche, die zusammen mit der ebenfalls bereits erfolgten Teilverfüllung des große Abgrabungsgewässers im Taubenborn erfolgt sind, dienen ebenso wie der an dieses Abgrabungsgewässer angebundene Wassergraben der Kompensation von Eingriffen. Sie haben die Aufwertung und Verbesserung ökologischer Strukturen zum Ziel. Beeinträchtigungen wasserwirtschaftlicher Belange sind mit ihnen nicht verbunden.

Da die Oberflächengewässer nicht zur Entsorgung des auf den Straßenoberflächen anfallenden Niederschlagswassers genutzt werden, sind Verunreinigungen durch belastetes Niederschlagswasser auszuschließen. Verunreinigungen, die

sich mit den oder als Folge der Bauarbeiten vorwiegend temporär dadurch ergeben könnten, dass Schadstoffe unmittelbar oder durch Abschwämmung in ein Gewässer gelangen, werden so weit wie möglich über das Schutzregime der Nebenbestimmungen der Nr. 5.3 im Kapitel A des Beschlusses vermieden.

6.5.3 Grundwasser

Die wesentlichen Eingriffe in das Grundwasser resultieren aus der Versiegelung versickerungsfähigen Bodens. Wesentliche, dem Vorhaben entgegenstehende Beeinträchtigungen des Grundwassers durch eine Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate bleiben vor dem Hintergrund, dass das auf den Straßenflächen anfallende Niederschlagswasser versickert wird, aus. Verunreinigungen des Grundwassers durch das zu versickernde Niederschlagswasser verhindert die es bedeckende belebte Bodenzone (s. o. Nr. 6.5.1 und nachfolgende Nr. 6.5.5).

Baubedingt können durch den Einsatz von Baufahrzeugen und -maschinen und insbesondere dort, wo das Grundwasser schützenden Bodenschichten teilweise abgetragen worden sind, Schadstoffe in das Grundwasser gelangen. Eine solche Gefährdung entsteht nur temporär. Sie wird durch ein entsprechendes Schutzregime (vgl. Vorsorge- und Schutzmaßnahmen des LPB sowie die Nebenbestimmungen der wasserrechtlichen Erlaubnis und die der Nr. 5.3 im Kapitel A des Beschlusses) so entschärft und minimiert, dass bei ordnungsgemäßer Baudurchführung, von der auszugehen ist und die unterstellt werden darf, keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Für die Trinkwassergewinnung hat das Grundwasser vor allem für die Ortschaft Amelunxen Bedeutung, die nicht an die öffentliche Trinkwasserversorgung angeschlossen ist und ausschließlich über Hausbrunnen versorgt wird. Quantitative oder qualitative Auswirkungen auf die über die Hausbrunnen erfolgende Versorgung sind nicht zu erwarten, zumal sowohl die B 64n als auch die B 83n in Abständen von mehr als 700 m zu Amelunxen errichtet werden.

Ein WSG ist nicht betroffen bzw. ausgewiesen.

6.5.4 Schadensfälle durch Unfälle und Havarien

Die Gefahrenabwehr bei Unfällen ist in erster Linie Sache der dafür zuständigen Behörden (BVerwG, Hinweisbeschluss vom 25.04.2018, 9 A 16/16). Eines besonderen vorbeugenden Schutzkonzeptes hinsichtlich etwaiger Gewässerverunreinigungen als Folge von Unfällen und Havarien bedarf es daher nicht. Jedenfalls geht mit dem Verkehr auf der B 64n/B 83n kein erkennbares Risiko einher, das so außergewöhnlich ist, dass es besonderer Vorkehrungen wie z. B. eines gesonderten Havariebeckens bedarf.

Bei etwaigen Schadensfällen wie Unfällen auf der B 64n/B 83n freiwerdende wassergefährdende Stoffe können zudem die Versickerungsgräben und -mulden zum Auffangen des Havariegutes genutzt werden. U. a. dazu wird die Feuerwehr über die Funktionsweise der Entwässerungsanlagen unterrichtet werden (vgl. Nebenbestimmung 3.4.11 der wasserrechtlichen Erlaubnis). Zudem ist bei Unfällen mit Gefahrenpotentialen für Gewässer gem. Nebenbestimmung 3.4.6 der Erlaubnis eine sofortige Unterrichtung der zuständigen Wasserbehörde vorgesehen.

Die Vorkehrungen, die notwendig sind, um den in erster Linie für Maßnahmen zur entsprechenden Gefahrenabwehr zuständigen Behörden die entsprechende Gefahrenabwehr zu ermöglichen, sind damit getroffen.

6.5.5 Anforderungen der WRRL bzw. der §§ 27 und 47 WHG

Die Planfeststellung setzt voraus, dass das Vorhaben insgesamt betrachtet, d. h. sowohl bau- als auch anlage- und betriebsbedingt, mit den wasserwirtschaftlichen Belangen vereinbar ist, die sich aus dem Verschlechterungsverbot (§ 4 WRRL sowie für Oberflächengewässer § 27 Abs. 1 WHG und für das Grundwasser § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG) und dem Verbesserungsgebot (Art. 4 WRRL sowie für Oberflächengewässer § 27 Abs. 2 WHG und für das Grundwasser § 47 Abs. 1 Nrn. 2 und 3 WHG) ergeben. Diese Vorgaben sind nicht als Zielvorgaben, sondern als verbindliches „striktes“ Recht zu betrachten, das in der Abwägung nicht überwindbar ist [vgl. EuGH, Urteil vom 01.07.2015, C-461/13, und BVerwG, Urteil vom 11.08.2016, 7 A 1/15, 7 A 1/15 (7 A 20/11), Rn. 169]. Sie sind vor der Zulassungsentscheidung anhand der Kriterien und Pflichten der WRRL/des WHG und von Angaben zu prüfen, die der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde dazu vorzulegen hat und die der Öffentlichkeit zugänglich zu machen sind (vgl. EuGH,

Urteil vom 28.05.2020, C-535/18, Rn. 76 und 80 ff., BVerwG, Urteil vom 30.11.2020, 9 A 5/20).
Dementsprechend hat der Vorhabenträger zur Prüfung des Verschlechterungsverbotes und des Verbesserungsgebotes durch das Büro Landschaft und Siedlung AG, Recklinghausen, jeweils für den BA 1 und den BA 1b die vom Dezember 2017 datierenden Fachbeiträge zur EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) erstellen lassen, die als Unterlage 13.8 (BA 1) bzw. 13.9 (BA 1b) zu den Planunterlagen gehören, die jeweils als Teil der Deckblätter „A“ 2018 ausgelegen haben und damit der Öffentlichkeit zugänglich waren. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass die entsprechenden Vorgaben nicht entgegenstehen. Mit gleichem Ergebnis wurden beide Fachbeiträge 2023 mit den Deckblättern „E“ in aktualisierter Fassung vom Juni 2022 neu vorgelegt.

Dem dazu vorliegenden fachbehördlichen Votum der Wasserbehörde folgend schließt sich die Planfeststellungsbehörde dem an.

Von den schon benannten Fließgewässern sind nur die Wasserkörper der Nethe (ID: DE_NRW_452_0) und – als Hauptvorfluter sowie bezüglich ihres Retentionsraums – der Weser (ID: DE_NRW_4_45076) berichtspflichtig im Sinne der WRRL. Die übrigen Fließgewässer wurden deshalb in den wasserrechtlichen Fachbeiträgen nicht einzeln im Detail, sondern nur im Zusammenhang mit den weiterführenden berichtspflichtigen Gewässer Nethe und Weser betrachtet. Sie werden nicht als Einleitungsgewässer genutzt, nehmen allerdings die Notüberläufe der Versickerungsanlagen auf.

Bezüglich des Grundwassers, in das das Niederschlagswasser versickert wird, betroffen sind die Wasserkörper des

- „Brakel-Borgentreicher Trias“ (Wasserkörper ID: DENW_4_20),
- „Höxteraner Trias“ (Wasserkörper ID: DENW_4_21) und des
- „Beverunger Trias“ (Wasserkörper ID: DENW_4_24).

Für die sich auf diese Wasserkörper beziehende Zustandsanalyse greifen die Gutachter in den Fachbeiträgen auf den 3. Bewirtschaftungsplan 2022 - 2027 für die nordrhein-westfälischen Anteile von Rhein, Weser, Ems und Maas, auf die zugehörigen Steckbriefe der Planungseinheiten in den entsprechenden Gewässern, auf

die Daten und Informationen zu den betroffenen Oberflächen- und Grundwasserkörpern im Fachinformationssystem ELWAS (MUNLV) sowie auf Daten und Informationen zur lokalen Fischfauna (LANUV 2022a) zurück.

Danach verfügt die Weser, die mit Einflüssen auf die Abflussdynamik und die Durchlässigkeit vielerorts ausgebaut und begradigt ist sowie als Wasserstraße dient, im hier relevanten Abschnitt zwischen von Bad Karlshafen bis nördlich von Holzminden über einen schlechten ökologischen Zustand, ein schlechtes ökologisches Potential sowie einen nicht guten chemischen Zustand.
Ausschlaggebend für die sowohl vom Zustand als auch vom Potential her schlechte Einstufung der Ökologie der Weser ist die Besiedelung durch den Makrozoobenthos (= der wirbellosen Tiere der Gewässersohle ab ca. 1 mm Größe) und insoweit vor allem die allgemeine Degradation der Gewässerstruktur/Gewässermorphologie und der Habitatqualität der Weser. Damit einhergehend zeigt sich ein negativer Trend im Hinblick auf die Entwicklung der Fischfauna. Maßgeblich aufgrund einer Überschreitung des Schwellenwertes der OGewV für Chlorid von 200 mg/l um mehr als das doppelte – gemessen wurde eine Durchschnittskonzentration von 423,3 mg/l – werden auch die allgemeinen chemisch-physikalischen Parameter (ACP) nicht eingehalten. Überschritten werden aber auch die Schwellenwerte der OGewV für Gesamtphosphat-Phosphor und damit zusammenhängend die für den pH-Wert und die Wassertemperatur. Während der hohe Chlorid-Wert auf den Kali-Bergbau in Hessen und Thüringen zurückzuführen ist, sind die Phosphor-Werte der Landwirtschaft geschuldet.
Unter Ausklammerung ubiquitärer Stoffe und damit bezüglich der Metalle, Nitrat, PBSM (Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel) und sonstiger Stoffe wird der chemische Zustand der Weser als gut bewertet. Den nicht guten Gesamtzustand bedingen insoweit allein die ubiquitären Stoffe (vor allem Quecksilber in Biota, d. h. in Pflanzen und Tieren).

U. a. aus dem gleichen Grund wird auch der chemische Zustand der Nethe als nicht gut (Zustand ohne ubiquitäre Stoffe = gut) eingestuft. Bei ihr kommen allerdings nicht gute Zustände bezüglich der Metalle, der PBSM und sonstiger Stoffe (und hier insbesondere der zu den Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen, den PAK, gehörende Benzo[a]pyren) hinzu. Der ökologische Zustand und das ökologische Potenzial der Nethe sind jeweils unbefriedigend. Einer besseren Bewertung steht letztlich die unzureichend vorhandene Fischfauna entgegen, deren Entwicklung hier jedoch eine positive Tendenz aufzeigt.

Alle drei betroffenen Grundwasserkörper befinden sich in einem guten mengenmäßigen Zustand (die Mengenbilanzen sind ausgeglichen) und auch einem guten chemischen Zustand. Maßnahmenrelevante Trends sind bei keinem der Grundwasserkörper abzuleiten.

Diese Zustände der Wasserkörper erfahren durch den Bau der B 64n/B 83n keine Verschlechterung.

Als Anlage wirkt sich die B 64n/B 83n auf die Gewässer insoweit aus, als sie durch Versiegelungen des Bodens den Verbleib des Niederschlagswassers und mit den Verlegungen und Querungen sowie den damit verbundenen Errichtungen von Brücken und Durchlässen zugleich die Fließgewässer verändert. Die Hydraulik dieser Gewässer wird jedoch nicht beeinträchtigt. Vielmehr werden ihre Profile und Durchlässe inklusive solcher unter Brücken nicht verkleinert, sondern weitestgehend sogar vergrößert. Die zu verlegenden Gewässerabschnitte werden so gestaltet, dass sich ihre Gesamtstruktur – dies gilt vor allem für den Godelheimer Bach und für den Hechtgraben – im Vergleich zu heute sogar verbessert. Bei der Nethe beschränken sich die Beeinträchtigungen auf die Überspannung durch die Brücke, ihr Gewässerprofil und auch ihre Uferböschungen bleiben unberührt.
Auswirkungen der Versiegelungen auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers sind vor dem Hintergrund, dass das auf den Straßenflächen anfallende Niederschlagswasser nicht abgeleitet, sondern versickert wird, nicht zu befürchten. Nur bei extremen Wetterlagen, d. h. bei Starkregen, gelangt Niederschlagswasser über die Notüberläufe in Oberflächengewässer und trägt nicht zur Grundwasserneubildung bei. In diesen seltenen Fällen reicht aber in der Regel die Versickerungsfähigkeit des Bodens ohnehin nicht aus, so dass das Niederschlagswasser auch dann weitegehend oberflächlich abläuft und dem Grundwasser verlorengeht.

Die im Taubenborn im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Weser liegende B 64n sowie die samt Damm das ebenfalls gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Nethe durchziehende B 83n lassen die Gewässer als solche unberührt. Sie könnten die Gewässer nur indirekt über ein verändertes Abflussgeschehen bzw. höhere Wasserstände im Hochwasserfall beeinträchtigen. Wie schon ausgeführt, werden aber auch Wirkungen über diesen Pfad vermieden. Höhere Pegelstände vermeiden die Ersatzretentionsräume, mit denen die verloren gehenden Retentionsräume vollständig kompensiert werden. Die Nethe kann die

B 83n trotz des Straßendamms auch ungehindert an der Brücke – der Pegel bleibt dort beim Hochwasser des BHQ 100 noch ca. 3 m unterhalb der Brücke – sowie an der ebenfalls überbrückten Flutmulde passieren. Für die Weser sind Beeinträchtigungen über diesen Pfad auszuschließen, weil die B 64n im Taubenborn zwar im Retentionsraum verläuft, dieser aber hier außerhalb des Abflussquerschnitts liegt.

Unabhängig von anlagebedingten Betroffenheiten können Beeinträchtigungen sowohl des Grundwassers als auch der Oberflächengewässer baubedingt erfolgen. So könnten wassergefährdende Stoffe freigesetzt werden oder Baufahrzeuge, -geräte und -maschinen Schmierstoffe, Dichtmittel, Kraftstoffe oder Hydrauliköle verlieren, die entweder unmittelbar oder z. B. im Zusammenhang mit Regenereignissen mittelbar in Oberflächengewässer oder auch in das Grundwasser gelangen könnten. Wie schon festgestellt (s. o.), sind bei ordnungsgemäßem Bauablauf, sachgemäßer Durchführung der Bautätigkeiten, ordnungsgemäßem Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und Beachtung des schon benannten Schutzregimes Beeinträchtigungen auch über diesen Weg aber auszuschließen. Auch insoweit bleiben sowohl die chemischen als auch die ökologischen Qualitätskomponenten der WRRL unberührt.

Als mögliche Beeinträchtigungsfaktoren im Sinne von § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG verbleiben auf den chemischen Zustand des Grundwassers durchschlagende Wirkungen der Versickerungen des von Straßenflächen abfließenden Niederschlagswassers. Denn das zu versickernde Niederschlagswasser nimmt vorher Verunreinigungen und Schmutzpartikel sowie Streusalze aus dem Winterdienst auf, die sich verkehrsbedingt im Straßenraum ablagern, und transportiert sie mit sich. Zu einer Verschlechterung des chemischen Zustands eines Wasserkörpers (Grundwasser ebenso wie Oberflächenwasserkörper) führt dies, sobald mindestens eine Umweltqualitätsnorm (UQN) für einen Parameter vorhabenbedingt überschritten wird. Für Schadstoffe, die den maßgeblichen Schwellenwert bereits im Ist-Zustand überschreiten, stellt jede weitere (messbare) Konzentrationserhöhung eine Verschlechterung dar (vgl. EuGH, Urteil vom 28.05.2020, C-535/18, Rn. 119, und BVerwG, Urteil vom 04.06.2020, 7 A 1/18, Rn. 106 und 122).

Insoweit, als das Niederschlagswasser nicht den Fließgewässern, sondern per Versickerung dem Grundwasser zugeführt wird, kommen hinsichtlich etwaiger Belastungen zunächst nicht die als Umweltqualitätsnormen (UQN) im Sinne der

WRRL geltenden Grenz- und Schwellenwerte der OGewV, sondern die der Anlage 2 der GrwV zur Anwendung. Von maßgeblicher Bedeutung ist diesbezüglich vorrangig der Schwellenwert von 250 mg/l für Chlorid. Denn anders als partikulär gebundene Schadstoffe sind die wasserlöslichen Chloride, durch die Niederschlagswasser im Winter als Folge des Einsatzes von Streusalzen belastet sein kann, weder über die vorliegend genutzte belebte und bewachsene Bodenzone noch über Regenklärbecken, Retentionsboden- oder andere Filter rückhaltbar.
Wie in den wasserrechtlichen Fachbeiträgen plausibel dargestellt, können die Chlorid-Konzentrationen lokal zwar stark zunehmen. Sie nehmen jedoch grundsätzlich mit zunehmender Entfernung von der Quelle durch Verdünnungseffekte rasch ab. Der lediglich temporäre und von den konkreten Wetterbedingungen im Winter abhängige Einsatz von Streusalzen beschränkt Einträge zudem auf kurze Zeiträume, in der Regel auf den späten Winter.
Unter Berücksichtigung der Größe der Wasserkörper und bezogen auf die Vorbelastungen, die nach Auswertung nahe gelegener Messstellen bei

- 20 mg/l (Wasserkörper „Brakel-Borgentreicher Trias“, ID: DENW_4_20),
- 14 mg/l (Wasserkörper „Höxteraner Trias“, ID: DENW_4_21) sowie
- 21 mg/l (Wasserkörper „Beverunger Trias“, ID: DENW_4_24)

liegen, ist das Erreichen des Schwellenwertes von 250 mg/l auszuschließen.

Auswirkungen auf einen der sonstigen Schwellenwerte der GrwV bzw. eine UQN der WRRL ergeben sich nicht. Insoweit wären allenfalls die partikulär gebundenen Schwermetalle von Bedeutung. Alle übrigen Parameter (Nitrat, Wirkstoffe in Pflanzenschutzmitteln, Nitrit, Sulfat etc.) sind keine, die dem Straßenverkehr zuzuordnen wären. Eine Verschlechterung der betroffenen Grundwasserkörper tritt mithin nicht ein.
Bezüglich der Landwirtschaft als einer der Hauptquellen für Belastungen im Grundwasserkörper führt der Neubau der B 64n/B 83n umgekehrt sogar zu weiteren Verbesserungen. Denn mit der Umsetzung der planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen werden bisherige landwirtschaftliche Acker- und Grünflächen zur ökologischen Aufwertung extensiviert, teilweise auch ganz aus der Nutzung genommen. Im Sinne des Verbesserungsgebotes der Nrn. 2 und 3 des § 47 Abs. 1 WHG fallen sie damit als potentielle Quelle für landwirtschaftlich bedingte Belastungen wie solche durch Nitrat weg.

Auch wenn das Niederschlagswasser in der Regel vollständig versickert wird und Oberflächengewässer nur bei einem Anspringen der Notüberläufe, d. h. entsprechend extremen Niederschlägen, mit zur Niederschlagsentwässerung herangezogen werden, dürfen sich gleichwohl auch diesbezüglich die Zustände der Wasserkörper nicht verschlechtern.

Die OGewV gibt für Fließgewässer und den anzustrebenden guten ökologischen Zustand für die wasserlöslichen Chloride einen Schwellenwert von 200 mg/l vor. Da die Weser wegen des Kali-Bergbaus in Hessen und Thüringen mit 423,3 mg/l bereits mehr als doppelt so hoch belastet ist (zum Vergleich: die Nethe ist nur mit 27,1 mg/l vorbelastet), greift das Verschlechterungsverbot bereits bei jeder messbaren Verschlechterung dieses Werte. In den wasserrechtlichen Fachbeiträgen werden mögliche Zusatzbelastungen daher für ein etwaiges Worst-Case-Szenario berechnet. Diese Berechnungen gehen unter Berücksichtigung der Häufigkeit und Intensität von Niederschlägen konservativ davon aus, dass 10 % der auf den Straßenoberflächen anfallenden Niederschlagswassermengen über die Notüberläufe abgeführt werden. Ebenfalls konservativ wird unterstellt, dass in der Weser sowie der Nethe auch in den feuchten Jahreszeiten nur eine mittlere Wasserführung (in der Nethe 3.1468 l/s und in der Weser 72.500 l/s) anzutreffen ist. Den Berechnungen liegen ferner die Mengen Tausalz zu Grunde, die lt. Bundesverkehrsministerium auf einer Bundesstraße im betroffenen Raum (d. h. regionalspezifisch) pro Winter und m² Fläche auf einer Bundesstraße im Durchschnitt zum Einsatz kommen. Als sonstige relevante Parameter sind u. a. die Winterdienstintensität, der Chlorid-Gehalt des Salzes (61 %) sowie Auftragsverluste durch Spritzwasser, Sprühnebel und Anhaftungen in die Berechnung eingegangen. Wiederum konservativ wird zudem davon konservativ davon ausgegangen, dass 90 % der ausgebrachten Streusalze in die Gewässer gelangen und sich Auftragsverluste auf maximal 10 % beschränken.
Unter diesen Bedingungen ergibt sich für die Nethe eine marginale fiktive Zusatzbelastung von lediglich 0,01 mg/l, womit die Gesamtkonzentration mit 27,11 mg/l weit unter dem Schwellenwert von 200 mg/l verbleibt. Für die Weser ergibt aufgrund des viel höheren Mittelwasserabflusses eine Zusatzbelastung unterhalb der Nachweisschwelle (= weniger als 0,01 mg/l).
Eine im Sinne der WRRL relevante Verschlechterung des Zustandsparameters durch eine Konzentrationserhöhung bleibt daher aus.

Vergleichbare Berechnungen – wiederum ausgehend von der konservativen Annahme, dass 10 % des Niederschlagswassers über die Notüberläufe der Versickerungsgräben und -mulden ablaufen – sind auch für die relevanten Jahresdurchschnitts-Umweltqualitätsnormen (JD-UQN) der OGewV und damit u. a. auch für Schwermetalle und diverse zu den PAK gehörende Einzelparameter wie z. B. Benzo[a]pyren durchgeführt worden. Die Berechnungen gehen in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen von mittleren Belastungen des Niederschlagswassers mit den potentiell in Frage kommenden Schadstoffen aus. Da Filterungsprozesse grundsätzlich auch in den Rasenmulden und bewachsenen Gräben stattfinden, sich diese aber nicht quantifizieren lassen, verzichten sie auf den Ansatz eines Wirkungsgrades bzw. setzten ihn auf Null. Es wird daher davon ausgegangen, dass vom Niederschlagswasser aufgenommene Schadstoffe entweder direkt oder über die Nebengewässer zu 100 % in die Oberflächenwasserkörper der Nethe bzw. Weser gelangen.

Die Berechnungen ergeben rechnerische Mehrbelastungen unterhalb der Nachweisschwelle. Verschlechterungen bleiben für alle JD-UQN aus.
Zu den weiteren Details wird auf die wasserrechtlichen Fachbeiträge verwiesen.

Das Verschlechterungsverbot wird somit nicht verwirklicht. Die sich anschließende Frage, ob dem Vorhaben auch das Verbesserungsgebot nicht entgegensteht, ist daran auszurichten, ob es den Bewirtschaftungszielen der §§ 27 und 47 WHG und den zu ihrer Verwirklichung konkret vorgesehenen Maßnahmen zuwiderläuft. Auch dies ist nicht der Fall.

Die zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele sowohl für das Grundwasser als auch für Oberflächenwasserkörper vorgesehenen Maßnahmen enthalten die zum jeweiligen Wasserkörper gehörenden Tabellen der Steckbriefe der Planungseinheiten zum Bewirtschaftungszeitraum 2022 - 2027 des Bewirtschaftungsplans für diesen Zeitraum. Sie sind von dort in die beiden wasserrechtlichen Fachbeiträge übernommen worden.

Bezüglich des Grundwasserkörpers „Höxteraner Trias“ (ID: DENW_4_21) sind demnach keine Maßnahmen erforderlich und geplant.
Die Maßnahmen zu Gunsten der Wasserkörper „Brakel-Borgentreicher Trias“ (ID: DENW_4_20) und „Beverunger Trias“ (ID: DENW_4_24) beziehen sich ausschließlich auf die Reduzierung von Nährstoffeinträgen aus der Landwirtschaft.

Diesbezüglich ist nichts ersichtlich, was ihnen entgegenstehen könnte. Durch die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen, die u. a. Extensivierungen beinhalten, werden sie vielmehr gestützt.

Die Bewirtschaftungsmaßnahmen für den Oberflächenwasserkörper der Nethe beinhalten vorrangig (6 Einzelmaßnahmen) die Reduzierung von Einträgen aus kommunalen Abwassereinleitungen, 3 Maßnahmen sollen Belastungen durch die Landwirtschaft reduzieren und 1 Maßnahme richtet sich an den Landesbetrieb Straßenbau NRW, der vorhandene nicht den Regeln der Technik entsprechende Straßenentwässerungen optimieren und sanieren soll. Nur die noch verbleibenden 3 Maßnahmen des Kataloges beziehen sich auf das Gewässer selbst. So soll die lineare Durchgängigkeit des Gewässers verbessert werden, innerhalb des vorhandenen Gewässerprofils sollen Vitualisierungen erfolgen und es sind Gewässerverbesserungen durch Laufwegveränderungen, Ufer- oder Sohlgestaltungen vorgenommen werden.
Da alle sonstigen Abwassereinleitungen und Entwässerungsanlagen unberührt bleiben, sich Belastungen durch die Landwirtschaft verringern, die Nethe im Bereich der Querung durch die B 83n durchgängig ist und bleibt und die B 83n selbst im Brückenraum auch Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung der Gewässersohle nicht entgegensteht, sind Behinderungen der Bewirtschaftungsmaßnahmen nicht ersichtlich. Vielmehr ergeben sich mit dem Teilausbau des Godelheimer Bachs und einer vergrößerten Querung des Hechtgrabens Verbesserungen des aus der Nethe und ihrer Nebengewässer bestehenden Gewässersystems.

Die Weser wird für den Bau der B 64n/B 83n nicht direkt in Anspruch genommen. Betroffen ist sie insoweit, als sie Notüberläufe der Versickerungsgräben und -mulden aufnimmt und die Nethe in sie mündet. Die Bewirtschaftungsmaßnahmen, die teilweise denen der Nethe entsprechen, beinhalten die Verbesserungen kommunaler Kläranlagen, die Optimierung und Sanierung vorhandener und nicht den Regeln der Technik entsprechender Straßenentwässerungen, Maßnahmen in der Landwirtschaft sowie Maßnahmen in der Weser bzw. an der Weser und ihrer Ufer, mit denen im Ergebnis die Habitateigenschaft der Weser verbessert werden soll. Dazu gehört z. B. Maßnahmen zur verbesserten Auenentwicklung, zur Sohlgestaltung oder zur Verbesserung des Sedimentmanagements. Auch diesen Maßnahmen steht die B 64n/B 83n in keiner Weise entgegen. Sie werden weder behindert noch blockiert.

Erkenntnisse, die diese Ergebnisse des wasserrechtlichen Fachbeitrags in Frage stellen könnten, haben sich im Übrigen im Anhörungsverfahren nicht ergeben. Soweit Kritik vorgetragen wurde, ist sie unbegründet und wird zurückgewiesen.

Die Kritik der Naturschutzverbände, hydraulische Auswirkungen auf die Nethe und die Weser seien unzureichend untersucht worden und könnten nicht beurteilt werden, übersieht, dass im Regelfall keine Einleitung erfolgt. Die Versickerungen dienen von daher nicht nur der Erhaltung und dem Schutz der Grundwassermengen, sondern auch der Vermeidung „hydraulischen Stresses“ in den Gewässern. Wenn ausnahmsweise bei Starkregenereignissen die Notüberläufe der Versickerungsanlagen anspringen, führt dies in der Regel nicht zu einer Verschärfung der Abflusssituation, weil die Böden dann kaum ausreichend aufnahmefähig sind und sich annähernd verhalten wie versiegelte Flächen. Eine Notwendigkeit weiterer Untersuchungen vermag die Planfeststellungsbehörde daher nicht zu erkennen. Soweit die Notwendigkeit erkennbar war, mögliche Schadstoffbelastungen konkret zu berechnen (z. B. für Chloride und PAK), sind diese Berechnungen Gegenstand der wasserrechtlichen Fachbeiträge.
Dass Pflanzen aufgrund des Winterdienstes Salz aufnehmen können, ist nicht vermeidbar. Entsprechende Chlorid-Belastungen stellen sich jedoch nur temporär ein und bleiben jedoch auf den Bereich der Versickerungsgräben und -mulden sowie die schmalen Streifen entlang der Straßen beschränkt, die z. B. durch die Gischt erreicht werden. Einer speziellen Prüfung etwaiger Schädigungen grundwasserabhängiger Landökosysteme brauchte es in diesem Zusammenhang nicht. Sie wäre nur geboten, wenn die Chlorid-Konzentration im Grundwasserkörper den Bereich des Schwellenwertes der GrwV erreichen würde (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.02.2021, 9 A 8.20, Rn. 79ff.). Dies ist nicht der Fall.

7. Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gem. § 17 S. 2 FStrG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dieses Abwägungsgebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis und verlangt, dass ein bewertender Ausgleich der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Interessen untereinander und gegeneinander vorgenommen wird, der die Prüfung einschließt, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt.

Das Abwägungsgebot wird dabei nicht schon dadurch verletzt, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Abwägung der verschiedenen Belange dem Einen den Vorzug eingeräumt und sich damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die Planfeststellungsbehörde hat dabei aber die Grenzen ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit zu beachten und das ihr zukommende Planungsermessen abwägungsfehlerfrei auszuüben.

Die Zusammenstellung des nach "Lage der Dinge" in die Abwägung einzustellenden Abwägungsmaterials geschieht daher im Hinblick auf die zu treffende Entscheidung ziel- und ergebnisorientiert. Dabei hat die Ermittlung des Abwägungsmaterials jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist. Auch ist jedem Belang das ihm nach den rechtlichen Vorgaben und tatsächlichen Gegebenheiten zukommende objektive Gewicht beizumessen.

Eine derartige Entscheidung ist auf der Grundlage der Planunterlagen, der durchgeführten Untersuchungen, der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und der Äußerungen des Vorhabenträgers sowie unter Berücksichtigung der mit der Planung verfolgten Ziele mit der gebotenen Schärfe und Untersuchungstiefe möglich. Im Einzelnen wird dazu auf die folgenden Ausführungen verwiesen.

Beim Abwägungsvorgang selber beinhalten gesetzliche Regelungen, die ihrem Inhalt nach selbst nicht mehr als eine Zielvorgabe für den Planer enthalten und erkennen lassen, dass diese Zielvorgabe bei öffentlichen Planungen im Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den Planungsleitsätzen anhaftende Wirkung. Kennzeichnend dafür sind Regelungen mit einem Optimierungsgebot, das eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange fordert. Das in §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG enthaltene Minimierungsgebot für Eingriffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss vom 21.08.1990, 4 B 104/90, zur Vorgängerregelung, § 19 Abs. 1 BNatSchG a. F.).

Ferner ist beispielsweise § 50 BImSchG eine Regelung, die nur bei der Abwägung des Für und Wider der konkreten Problembewältigung beachtet werden kann. Vorschriften wie diese verleihen den entsprechenden öffentlichen Belangen ein besonderes Gewicht, dem bei der Abwägung Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Urteil vom 22. März 1985, 4 C 73/82, NJW 1986, S. 82). Sie sind als abwägungserhebliche Belange in die Abwägung einzustellen.

In die Abwägung ist, wie den Darlegungen entnommen werden kann, in angemessener Weise alles eingestellt worden, was nach "Lage der Dinge" erkennbar ist, d. h., was aufgrund der konkreten Planungssituation relevant ist. Dazu gehören auch alle mehr als nur geringfügig betroffenen schutzwürdigen Interessen der vom Vorhaben betroffenen Anlieger und Grundstückseigentümer.

7.1 Planungsvarianten / Alternativen

7.1.1 Allgemeines

Zur fachplanerischen Abwägung gehören auch die vergleichende Untersuchung möglicher Alternativlösungen und die Auswahl der Neubauvariante unter den verschiedenen in Betracht kommenden Möglichkeiten. Zum Abwägungsmaterial gehören alle Varianten, 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). Die Planfeststellungsbehörde hat die vom Vorhabenträger vorgeschlagene und beantragte Variante nicht lediglich darauf zu prüfen, ob sich eine andere Planungsvariante als eindeutig vorzugswürdig aufdrängt, sondern – wenn Alternativlösungen ernsthaft in Betracht kommen – diese als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunktes der Umweltverträglichkeit einzubeziehen. Dies erfordert im Abwägungsvorgang, dass der Sachverhalt hinsichtlich der Planungsvarianten so weit aufgeklärt wird, wie dies für eine sachgerechte Variantenwahl und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Dabei müssen allerdings nicht alle zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend untersucht und die Variantenprüfung muss nicht bis zuletzt offengehalten werden. Eine Alternative, die auf der Grundlage einer fehlerfrei erstellten Grobanalyse als weniger geeignet erscheint, darf – auch schon in einem frühen Verfahrensstadium – ausgeschlossen werden. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Variante, so muss die Behörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2016, 9 A 25.15, Rn. 42).

Wird in dieser Weise verfahren, ist das Abwägungsergebnis nicht schon fehlerhaft, wenn sich nachträglich herausstellt, dass die verworfene Lösung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre, sondern erst dann, wenn sie sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese andere Lösung der Behörde als vorzugswürdig hätte aufdrängen müssen (ständige Rechtsprechung, vgl. u. a. BVerwG, Urteile vom 09.11.2017, 3 A 4.15, und 02.07.2020, 9 A 19.19). Die Auswahl unter verschiedenen in Betracht kommenden Trassenvarianten ist, ungeachtet dabei zu beachtender zwingender rechtlicher Vorgaben, eine fachplanerische Abwägungsentscheidung (§ 17 S. 2 FStrG).

Die fachplanerische Abwägung umfasst dabei die vergleichende Untersuchung von Alternativlösungen unter verschiedenen in Betracht kommenden Möglichkeiten, wobei die engere Auswahl mehrerer Varianten nicht stets etwa auch die Entwicklung und Gegenüberstellung ausgearbeiteter Konzepte für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfordert. Ernsthaft in Betracht kommende Ausbauvarianten müssen nur soweit untersucht werden, bis erkennbar wird, dass sie nicht vorzugswürdig sind, wobei allerdings eine gleichermaßen tiefgehende Untersuchung aller in Betracht kommenden Alternativen nicht geboten ist (OVG Saarlouis, Urteil vom 20.07.2005, 1 M 2/04).

Aufgabe der Planfeststellungsbehörde ist es, die nach Lage der Dinge ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen in die Abwägung einzustellen.
In Anwendung dieser Kriterien ist der planfestgestellten Variante 2, der sog. „Bahntrasse“, in ihrer an den Bahndamm nochmals angenäherten optimierten Form der Vorrang einzuräumen. Sie erweist sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als beste Lösung.

Zu den Einzelheiten wird auf die nachfolgenden Kapitel dieses Beschlusses verwiesen.

7.1.2 **Methodik der UVS von 1994**

Der Vorhabenträger hat für die UVP eine UVS erarbeiten lassen, die sich zusammensetzt aus

- den Zustandsanalysen des Teils A, bestehend aus einer verkehrlichen Zustandsanalyse (A 1), einer städtebaulichen Zustandsanalyse (A 2), einer ökologischen Zustandsanalyse (A 3) und einer zusammenfassenden Bewertung der Raumempfindlichkeit und Entwicklung der Varianten (A 4) sowie
- dem Variantenvergleich des Teils B, bestehend aus der verkehrlichen Bewertung der Varianten (B 1), der städtebaulichen Bewertung der Varianten (B 2), der ökologischen Bewertung der Varianten (B 3) und einer zusammenfassenden Variantenbewertung und Planungsempfehlung (B 4).

Die Untersuchungen verfolgten das Ziel, unter Berücksichtigung der verkehrlichen und städtebaulichen Aspekte eine gleichzeitig möglichst umweltschonende und damit insgesamt betrachtet günstige Variante zu erarbeiten. Sämtliche Auswirkungen auf die Umwelt, sowohl Be- als auch Entlastungen, sollten dargestellt werden.

Im ersten Schritt wurde für die verkehrliche Analyse die Ist-Situation (vorhandenes Straßennetz, Verkehrsbedeutung, bisherige Verkehrsentwicklung und vorhandener Verkehr, Verkehrsabläufe, Verkehrssicherheit, Unfallhäufungspunkte, Lärm- und Schadstoffbelastungen) erfasst und bewertet. Prognostisch wurden die strukturellen und verkehrlichen Entwicklungen sowie die zu erwartenden Verkehrsbelastungen untersucht.

Für die städtebauliche Analyse ist unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse des Menschen, der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, der möglichst zu erhaltenden oder zu verbessernden Wohnumfeldqualitäten, des Orts- und Landschaftsbildes, der Belange von Sport, Freizeit und Erholung, der zu sichernden Ver- und Entsorgung sowie auch der des Denkmalschutzes eine raumbezogene Empfindlichkeitsuntersuchung durchgeführt worden.

Für die ökologische Zustandsanalyse wurde auf vorhandene Daten- und Kartenmaterialien wie insbesondere den „ökologischen Fachbeitrag zum Landschaftsplan Wesertal mit Fürstenauer Bergland“ zurückgegriffen und zusätzlich eine eigene Bestandserhebung im abgegrenzten Untersuchungsraum (vgl. Kapitel B Nr. 5.2 des Beschlusses) durchgeführt. Auf den sich daraus ergebenden Erkenntnissen zur Natur und Landschaft des Raums wurden schutzgutbezogen die jeweiligen Empfindlichkeiten ermittelt.

Sowohl die jeweiligen städtebaulichen als auch die ökologischen Empfindlichkeiten wurden bewertet und in Syntheseplänen kartographisch visualisiert, so dass durch „Überlagerung“ der jeweiligen Pläne möglichst konfliktarme Räume identifiziert und möglichst schonende Trassenvarianten entwickelt werden konnten. Im Teil B der UVS wurden diese anhand der Erkenntnisse der verkehrlichen Zustandsanalyse bewertet und im Rahmen einer Gesamtsynthese sowohl städtebaulich als auch ökologisch miteinander verglichen. Abschließend wurde eine zusammenfassende Variantenbewertung erarbeitet, in der sich die Variante 2, die Bahntrasse, sowohl unter ökologischen als auch unter verkehrlichen und städtebaulichen Aspekten als schonendste Variante erweist. In der UVS wird deshalb eine Planungsempfehlung zu Gunsten dieser Variante 2 ausgesprochen.

Diese Vorgehensweise entspricht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den rechtlichen Vorgaben und ist nicht zu beanstanden. Das mit dem Instrumentarium der UVP verfolgte Ziel, die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter nach einheitlichen Grundsätzen zu ermitteln, zu beschreiben, zu bewerten, in den Entscheidungsprozess einzubringen und so nach Maßgabe der geltenden Gesetze eine wirksame Umweltvorsorge zu gewährleisten (§ 1 UVPG (a.F.)), wird erreicht. Im Zusammenspiel mit den ausgelegten Planunterlagen und allen sonstigen in Zuge des Verfahrens vorgelegen Unterlagen inklusive der mit den Gegenäußerungen zu den Einwendungen und Stellungnahmen nachgereichten Betrachtungen zu eingeforderten anderweitigen Varianten oder Untervarianten erfüllt die UVS sowohl die inhaltlichen Vorgaben des § 6 UVPG (a.F.) als auch die geforderte Aktualität.

Die UVS ist die Grundlage aller Unterlagen, die der Vorhabenträger nach § 6 UVPG in seiner vorliegend anzuwenden alten Fassung vorzulegen verpflichtet ist. Bis zur Entscheidungsfindung zum jetzigen Zeitpunkt hat der Vorhabenträger die erforderlichen Unterlagen laufend z.B. in Gestalt von LBP, Artenschutzbeitrag, Plausibilitätsprüfung umweltrelevanter Daten, Lärm- und Luftschadstoffberechnung aktualisiert und dem jeweiligen Sach- und Rechtsstand angepasst. Dies entspricht der Rechtsprechung des BVerwG, wonach sich die für eine UVP erforderlichen Daten und Informationen nicht notwendigerweise allein aus einem gesonderten, abgeschlossenen Dokument, wie z.B. einer UVS, ergeben müssen. § 6 UVPG (a.F.) setzt insoweit nur Mindestanforderungen an die vom Vorhabenträger zu erbringenden Angaben, schreibt jedoch nicht vor, in welcher Form er diese An-

gaben zu machen hat (s. hierzu BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07). Zudem stellt es keine Verletzung des § 6 UVPG dar, wenn Daten kontinuierlich angepasst und aktualisiert werden, mithin also ursprünglich vorhandene und im Verlauf des (Anhörungs-)Verfahrens offenbar werdende Mängel der Antragsunterlagen ausgeglichen werden (BVerwG, Urteil vom 24.11.2004, 9 A 42.03).
Insofern gehen auch alle Einwendungen dahingehend, die UVS von 1994 sei in ihren Grundlagen und Aussagen veraltet, fehl. Dies gilt auch im Hinblick auf die auf der Grundlage der UVS vorgenommene Variantenwahl. Wenn auch später erstellte Unterlagen wie der LBP oder das Luftschadstoffgutachten ausgeschiedene Varianten nicht mehr betrachten, lassen Sie doch Rückschlüsse zu, ob die seinerzeit zugunsten oder zu Lasten der gewählten Variante getroffenen Aussagen noch zutreffen. Im Übrigen ist es der Planfeststellungsbehörde unbenommen, seit Erstellung der UVS offenbar gewordene Entwicklungen der örtlichen Gegebenheiten bei der Variantenwahl zu berücksichtigen.

Im Anhörungsverfahren ist die UVS zwar im Übrigen wegen ihres Alters und wegen der Planungsempfehlung, nicht aber wegen ihrer Methodik als solcher kritisiert worden.

Der Einwand, die sog. „Südbrücke“ sei in der UVS fehlerhaft unberücksichtigt geblieben, geht fehl. Sie ist nicht Bestandteil der B 64n/B 83n, sondern der unabhängig davon zu sehenden Ortsumgehung Höxter im Zuge der L 755, die später einmal an das nördliche Bauende der B 64n im BA 1 anschließen soll. Als bauliche Anlage kann sie daher nicht Bestandteil der UVS für die B 64n/B 83n sein. Die verkehrlichen Wirkungen sind gleichwohl sowohl in die UVS als auch in die Verkehrsuntersuchung eingeflossen.

7.1.3 **Neubauvarianten/-alternativen**

Nach vorstehend beschriebener Methodik sind in der zur UVP durchgeführten UVS entwickelt und untersucht worden

a) als Variante 1 (nachstehend V 1) die Nethetrasse,
b) als Variante 2 (nachstehend V 2) die Bahntrasse,
c) als Variante 3 (nachstehend V 3) die modifizierte Bahntrasse sowie
d) als Variante 4 und als Variante 5 (nachstehend V 4 bzw. V 5) jeweils Untervarianten der V 2.

Die bereits ausgebaute bzw. neu errichtete und aus Richtung Paderborn kommende B 64 führt westlich 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 und enden am Südrand der Stadt Höxter in Höhe der westlich der vorhandenen B 64 gelegenen Straße „Im Hohen Felde“ bzw. des östlich der B 64 gelegenen Parkplatzes.

Die Nethetrasse (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 Gemeindesstraßen 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 der V 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 passiert 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 bei dieser Variante 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-Northeim, 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-VP 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 V 2“ war möglich geworden, weil die Deutsche Bahn den westlichen Schienenstrang der vormals zweigleisigen Bahnstrecke aufgegeben hatte. In dieser Form wird sie nachstehend als V 2 bezeichnet und bildet die Grundlage der den Planfeststellungsanträgen zugrunde gelegten Planung.

Die modifizierte Bahntrasse der 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 leicht 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 noch Nordosten abschwenkenden Bahnlinie Langeland-Holzminden, sondern führt die Bahnlinie unterquerend nach Westen 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 sowie nach Unterquerung der V 2 und der Bahnlinie 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 dem Planfeststellungsantrag zugrunde liegt. Sie weichen nur bei Ottbergen von der V 2 ab und umgehen diese Ortslage und damit auch ihre nördlich des Bahnhofs liegenden Siedlungsteile, indem sie in unterschiedlich großen nördlichen Bögen um Ottbergen herumführen. Für beide Varianten muss die B 64 topographisch bedingt in einen Tunnel gelegt werden, der bei der V 4 eine Länge von 2,78 km und bei der V 5 wegen des großräumigeren Bogens eine Länge von 2,88 km umfasst.
Wegen des mit den Tunnellösungen einhergehenden sehr hohen Realisierungsaufwands sind die V 4 und die V 5 nach entsprechender Grobrasterung nicht ernsthaft weiterverfolgt und verworfen worden. Unabhängig davon, dass sie sich außerhalb von Ottbergen in den vorliegend von den geplanten B 64n/B 83n-Abschnitten 1 und 1b betroffenen Bereichen letztlich ohnehin nicht auswirken bzw. dass entsprechende Wirkungen über ihre Ausgangsvariante – d. h. die V 2 – in den vorliegend für die beiden BA 1 und 1b relevanten Vergleich 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 in diesem Beschluss auf die V 1, die V 2 und die V 3 beschränken.

Mögliche andere Varianten bzw. Trassierungsmöglichkeiten abseits der V 1, der V 2 und der V 3 wurden 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 gezogen. Die später für den LBP 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, jedenfalls letztlich keine abseits der Trassenräume dieser Varianten, ergeben.

U. a. zur Vermeidung einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ vorgeschlagen und auch eingefordert worden sind insoweit in den Einwendungen und Stellungnahmen 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. der 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. Bei beiden Umgehungen von Godelheim verbliebe die auszubauende B 83n in ihrer alten Trasse und schlösse entweder wie bei der V 1 östlich von Godelheim an die B 64n an oder würde wie bei der V 3 bis zur auszubauenden B 64 nördlich von Godelheim verlängert.
Diese Variantenkombination(en) hat der Vorhabenträger nachträglich untersucht und in den entsprechenden Vergleich einbezogen. Die Untersuchung wurde im Oktober 2019 zusammen mit den Gegenäußerungen zu den Einwendungen und Stellungnahmen in Vorbereitung auf den Erörterungstermin vorgelegt und im Februar 2020 zwecks Korrektur nochmals überarbeitet.
Im Erörterungstermin ist dann als weitere Alternative zum einen noch die Prüfung einer kleinräumigeren Westumgehung von Godelheim 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. Zum anderen wurde eine Umgestaltung der Querung des auch Maibach genannten Godelheimer Bachs vorgeschlagen, mit der aus Lärmschutzgründen eine Tieferlegung der Gradiente der B 64n ermöglicht werden sollte.
Auch diese Varianten hat der Vorhabenträger untersucht. Die Untersuchungen wurden im April 2021 erstellt.

Am 18.06.2020 waren zudem von der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold im Rahmen einer Nacherörterung, die zum Thema Umwelt- und Naturschutz mit ihr und dem Vorhabenträger stattgefunden hat, zwei weitere Varianten – nämlich die Kombination der Bahntrasse der V 2 südlich von Godelheim mit einer entsprechenden Ost- oder Westumgehung und dem Ausbau der Bestandstrasse nördlich von Godelheim – vorgeschlagen worden. Auch diese hat der Vorhabenträger untersucht und dazu im April 2021 den Variantenvergleich vom Dezember 2019 bzw. Februar 2020 um entsprechend modifizierte Ost- und Westvarianten erweitert.

Auch im Vergleich zu diesen Varianten bzw. Kombinationsvarianten hat sich jedoch die planfestgestellte V 2 als schonender erwiesen. 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.

Eine sich ausschließlich auf einen Ausbau der Bestandstrasse – d. h. im Ergebnis auf eine entsprechende Verbreiterung der vorhandenen B 64/B 83 – beschränkende Variante wurde nachvollziehbar ausgeschlossen. 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 den Ortslagen von Godelheim und Ottbergen im Ergebnis mit Blick auf die beidseitig vorhandenen Bebauungen nicht möglich ist (zwischen den Außenfassaden der vorhandenen Gebäude liegen in weiten Bereichen weniger als 15 m, teilweise sogar nur 10 m), ließen sich damit weder die angestrebten Entlastungen der Ortslagen erzielen noch die vorhandene und bei einem solchen Ausbau weiterhin notwendige Erschließungsfunktion der B 64 aufrechterhalten. Verkehrsentflechtungen blieben aus, statt einer Verbesserung der außer- und innerörtlichen Verkehrssicherheit wären zusätzliche Verkehrsgefährdungen besonders auch für den nicht motorisierten innerörtlichen Verkehr zu erwarten. Auch die vorhandenen Bahnübergänge blieben erhalten und stünden der geforderten Verkehrsqualität und erhöhten Verkehrssicherheit entgegen. Schon bei der Anmeldung der B 64n zum BVWP wurde angemerkt, dass ein Ausbau der vorhandenen Streckenführung ausscheidet, weil in diesem Fall weder die vorhandenen Bahnübergänge beseitigt werden noch Verkehrsentlastungen in den Ortsdurchfahrten erreicht werden können.
Der durchgehende Ausbau im Bestand wäre daher mit massiven Nachteilen inklusive solcher für Leib und Leben verbunden. Er durfte deshalb ohne weitere Detailuntersuchung ausgeschlossen werden. Diesbezüglich konnte auf weitergehende Untersuchungen verzichtet werden. Einwendungen, in denen ein solcher Ausbau gefordert wird, werden zurückgewiesen.

Sonstige in Frage kommende Varianten sind weder ersichtlich noch von anderer Seite vorgeschlagen worden.

7.1.4 Trassenvergleich der UVS und der weitergehenden Untersuchungen

7.1.4.1 Trassenvergleich der UVS-Varianten 1, 2 und 3

Bei den Neubauvarianten zeigen sich bezüglich der Belange des Verkehrs nur unter dem Aspekt der Verringerung der Verkehrsentlastungen in empfindlichen Bereichen, d. h. bei der Entlastung der Ortsdurchfahrten, Lärm und Luftschadstoffe eingeschlossen, nennenswerte Unterschiede bezüglich der Ortsdurchfahrt von Ottbergen.

Bei der Bahntrasse V 2 und der modifizierten Bahntrasse V 3 beschränken sich die Unterschiede für Ottbergen und Godelheim jeweils auf prognostische Unsicherheiten. In Ottbergen werden von beiden Varianten Entlastungseffekte von rd. 80 % erwartet, in Godelheim sind es zwischen rd. 83 % (V 2) und 87 % (V 3). Die Nethetrasse V 1 kann danach in Godelheim zwar ebenfalls eine Entlastung von rd. 87 % generieren, in Ottbergen allerdings nur eine von rd. 65 %.

Für Ottbergen erweist sich die V 1 damit unter einem Aspekt wesentlich ungünstiger, der zu einem der wesentlichen Planungsziele des Neubaus der B 64 zählt. Die gewünschte Entlastung würde jedenfalls nicht annähernd erreicht. Die in der UVS ermittelten Effekte basieren zwar auf veralteten Verkehrsdaten. Die Relationen zwischen dem Gesamtverkehr und seiner Aufteilung auf die Straßenzüge des Straßennetzes bleiben von neueren Verkehrszahlen jedoch weitestgehend unberührt. Dies bestätigen auch die Daten der aktuellen Verkehrsuntersuchung, aus denen sich bei der planfestgestellten V 2 für die Ortsdurchfahrt Godelheim eine Entlastungswirkung zwischen rd. 84 % (südlich der heutigen Einmündung der B 83) und rd. 91,5 % (nördlich der heutigen Einmündung der B 83) ergibt. Für die Ortsdurchfahrt von Ottbergen sind es mehr als 90 %. Die Daten der UVS haben sich insoweit bestätigt.

Unter allen anderen untersuchten Aspekten konnten zwischen den drei Varianten dagegen keine Unterschiede verifiziert werden. Sowohl bezüglich

- der Entmischung der Verkehrsfunktionen (insbesondere Trennung des innerörtlichen Verkehrs vom Durchgangsverkehr, Vermeidung von Konflikten zwischen der Transport- und Verbindungsfunktion, der Erschließungsfunktion und der Wohn-/Aufenthaltsfunktion, damit einhergehend verbesserte Bedingungen für den nicht motorisierten Verkehr in den Ortslagen sowie verbesserte Wohnumfeldqualitäten, Wegfall der heutigen Erschließungsfunktion der B 64 und der B 83 innerhalb der Ortsdurchfahrten, verbesserte Flüssigkeit und Leichtigkeit des

Verkehrs, Erhöhung der Verkehrssicherheit sowohl auf der B 64n als auch innerhalb der Ortsdurchfahrten),

- der Qualität des Verkehrsablaufs (möglichst stetiger und störungsfreier Verkehrsablauf sowohl für den überörtlichen als auch für den innerörtlichen Verkehr inklusive des Personennahverkehrs),
- der Sicherstellung einer ausreichenden Erschließungsqualität (Erreichbarkeit der Ortslagen von der B 64n bzw. der B 83n, Zugänglichkeit der Grundstücke, Parkraumsituation),
- einer guten Orientierung im Straßennetz (größtmögliche Klarheit und Orientierung im Straßennetz, Begreifbarkeit der Trassenführung, möglichst geringe Zahl an erforderlichen Abbiegevorgängen) und
- der Erhöhung der Verkehrssicherheit u. a. auch durch Beseitigung der s-förmigen Streckenführungen an den planfreien Bahnquerungen mit dort teilweise unzureichenden Sichtweiten (zur Unfallhäufigkeit auf der heutigen B 64 vgl. Kapitel B Nr. 6.2 des Beschlusses)

wird von allen drei Varianten eine Zielerreichung erwartet, die in der UVS als gut bzw. (nur unter dem Aspekt der Orientierung im Netz) mittel eingestuft wird.

Unter verkehrlichen Aspekten schneiden die beiden Varianten 2 und 3 daher gleichrangig gut und besser als die die V 1 ab.

Städtebaulich betrachtet liegt die planfestgestellte Bahntrasse V 2 im Vergleich mit deutlichem Abstand vor der modifizierten Bahntrasse der V 3, die wiederum mit deutlichem Abstand vor der Nethetrasse der V 1 liegt.

Die UVS betrachtet unter den städtebaulichen Aspekten die Zielsetzungen der Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsfunktion, der Erhaltung der kulturhistorisch bedeutsamen Objekte und Bereiche, der Erhaltung visueller Sichtbeziehungen, der Minderung der Beeinträchtigungen der Wohnumfelder durch Lärm und Schadstoffe sowie die Verbesserung der städtebaulichen Entwicklung. Zur Bewertung werden die Kriterien sehr gute, gute, mittlere, geringe und keine Zielerreichung herangezogen.

Die Bahntrasse der V 2 mit der eng parallel an die Bahnlinie angelehnten B 64 hat bezüglich aller genannten städtebaulichen Gesichtspunkte Vorteile gegenüber der weitgehend im unvorbelasteten Freiraum verlaufenden Nethetrasse 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. Letzteres gilt wegen ihres geringeren Verkehrsentlastungseffektes für die dortige Ortsdurchfahrt in besonderem Maße für Ottbergen. Gleichzeitig hat sie Vorteile im Hinblick auf städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten sowie die geringeren Auswirkungen auf kulturhistorisch bedeutsame Bereiche bzw. Objekte und visuelle Sichtbeziehungen.

Negativ für die V 1 wirken sich dabei vor allem die aufgrund der Topografie und der Trassenlage in den vorläufig gesicherten bzw. gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebieten der Nethe und – östlich und nördlich von Godelheim – auch der Weser die sowohl im Süden von Ottbergen als auch im Süden und Osten von Godelheim über längere Streckenabschnitte erforderlichen Dammlagen der B 64n/B 83n aus. Sie verstärken die Barriere- bzw. Trennwirkungen, mit denen auch Beeinträchtigungen visueller Sichtbeziehungen einhergehen. In dem engen und empfindlichen Raum des Nethetals zwischen Ottbergen und Bruchhausen wirken sie sich besonders störend aus und entfalten daher ein besonderes Gewicht.

Dass die Ortschaft Bruchhausen die in der UVS noch erfasste Eigenschaft als Luftkurort inzwischen verloren hat, führt zu keinem anderen Ergebnis. Zu Lasten der V 1 geht hier die hervorzuhebende kulturhistorische Bedeutung der Ortschaft Bruchhausen, die mit dem historischen Schloss und Gutshof Bruchhausen, dem Naturschutzpark beim Gut Bruchhausen, dem Ortskern und seinen sonstigen historischen Gebäuden einhergeht. Entsprechende Beeinträchtigungen stellen sich mit der Dammlage der B 64n aber nicht nur südlich von Ottbergen, sondern auch südlich bzw. östlich von Godelheim ein. Dort verläuft die B 64 der V 1 in dem schmalen Raum zwischen dem Ortsrand von Godelheim und der Nethe. An der schmalsten Stelle (ca. 200 m zwischen den Gebäuden mit den Hausnummern 22 und 38/40) quer sie die Karlshafener Straße, d. h. die heutige B 83. In der von Wehrden kommenden ausgebauten Form wird die B 83 dort an die B 64 der V 1 angebunden. Mit Blick auf das „Haus Brunnen“ – einst ein Erholungsheim und zuvor das erste Kurhaus von Westfalen – und seine Umgebung ergeben sich bei der Lage der B 64/B 83 und der Anschlussstelle auch hier Beeinträchtigungen eines kulturhistorischen Komplexes. Außerdem dient die Karlshafener Straße/ heutige B 83 sowohl für den Verkehr der B 64 als auch der B 83 als „Zubringer“ nach Godelheim. Ein wesentlicher Teil der Entlastungswirkung des Ortskerns von Godelheim bleibt deshalb aus. Mit dem historischen Zentrum von Godelheim, das direkt an die Karlshafener Straße grenzt bzw. an sie anschließt (Bereich „Zur Helle“), geht auch dies nicht nur zu Lasten der Ortsdurchfahrt (Immissionen, Wohnqualität etc.), sondern auch zu Lasten eines weiteren kulturhistorisch bedeutsamen Bereiches.

Lärmschutzanlagen in Form von Lärmschutzwänden verstärken diese Trenn-/Barrierewirkung im Umfeld von Ottbergen und Godelheim. Sie sind zwar auch bei der V 2 (und auch der V 3) erforderlich. Die der V 1 sind jedoch aus den Ortslagen heraus insgesamt deutlicher wahrnehmbarer und wirken wesentlich störender. Nicht unerheblich verstärkend wirkt sich dabei aus, dass die V 2 im Einschnitt geführt werden kann und so die Höhe der Lärmschutzwände minimiert, während Lärmschutzwände bei der V 1 in größeren Teilen im Umfeld der Ortslagen Sicht- und auch Barrierewirkungen erhöhend auf den notwendigen Straßendämmen errichtet werden müssen. Für die V 2 haben stattdessen Visualisierungen bestätigt, dass die ergänzend zum Einschnitt erforderliche Lärmschutzwand nur von den unmittelbar angrenzenden Grundstücken sowie aufgrund von Sichtverschattungen durch die vorhandene Bebauung von einigen wenigen Stellen aus der Ortschaft heraus wahrnehmbar ist.
In Ottbergen verläuft die Trasse der V 2, die hier mit der V 3 identisch ist, zudem zu einem großen Teil am Südrand von Flächen, die der Flächennutzungsplan der Stadt Höxter als Gewerbegebiet ausweist und die insoweit als wenig empfindlich einzustufen sind. Bezüglich der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten kommt hinzu, dass sich für Ottbergen mit der ortsnäher verlaufenden V 2 (und auch der V 3) wegen der deutlich größeren Verkehrsentlastungen auf der heutigen Ortsdurchfahrt im Vergleich zur V 1 auch innerörtlich die umfangreicheren Entwicklungsmöglichkeiten einstellen. Unter dem Aspekt der Minderung der Umfeldbeeinträchtigungen durch Lärm und Luftschadstoffe erreicht die V 2 nicht zuletzt wegen der deutlich größeren Verkehrsentlastung in der Ortsdurchfahrt von Ottbergen den insgesamt besseren Zielerreichungsgrad.

Die V 3 ordnet sich bei der Raumanalyse der städtebaulichen Aspekte und ihrer Abwägung im Gesamtergebnis zwischen den Varianten 1 und 2 ein. Deutlich umfangreicher als die V 1 und vergleichbar der 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 besser entwickeln als bei der V 1 bzw. werden sie weniger beeinträchtigt. Einen leichten Vorteil vor der V 3 hat die V 2 diesbezüglich aber insoweit, als sie den Komplex des „Hauses Brunnen“ unberührt lässt.
Visuelle Sichtbeziehungen und die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten

beeinträchtigt die V 3, die in Ottbergen auf der Trasse der V 2 verläuft, bei Godelheim aber sowohl die Bestandstrasse der B 64 als auch die Parallellage zur Bahnlinie verlässt, in erheblich geringerem Umfang als die V 1 und umfangreicher als die V 2.

Anders als die UVS stuft die Planfeststellungsbehörde die V 3 beim Zielerreichungsgrad „Umfeldbeeinträchtigungen durch Lärm und Luftschadstoffe“ zwar erheblich hinter der V 1, aber auf dem gleichen Niveau wie die V 2 ein. Nennenswerte Unterschiede bezüglich der Entlastungen für die ganz überwiegend betroffenen Ortslagen Godelheim und Ottbergen vermag sie bezüglich der Varianten 2 und 3 nicht festzustellen.
Richtig und in diesem Abwägungsvergleich ebenfalls zu berücksichtigen ist insoweit, dass auch die B 64/B 83 der V 2 am westlichen Rand von Godelheim sowie im Norden von Ottbergen neue Belastungen durch Luftschadstoffe und Lärmimmissionen mit sich bringt. Diese werden in Godelheim jedoch ein zumutbares Maß nicht überschreiten. Die neuen Belastungen durch Luftschadstoffe werden, wie das Luftschadstoffgutachten zeigt, weit unterhalb der jeweils zulässigen Grenzwerte und auch weit unterhalb der Belastungen liegen, die sind im Prognosenullfall entlang der Ortsdurchfahrt einstellen werden. Gleiches gilt im Ergebnis unter Berücksichtigung des vorgesehenen Lärmschutzes [aktiver Lärmschutz durch lärmmindernden 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 Gradiente 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 das auf ihr letztlich nur noch der Anlieger- bzw. Ziel- und Quellverkehr verbleibt. In der Abwägung überwiegen daher die Entlastungen deutlich. Für Ottbergen ergeben sich diesbezüglich für die V 2 und die V 3 angesichts der gleichen Trassenführung keine nennenswerten Differenzen. Auch wenn für Ottbergen bzw. den Abschnitt 1a der B 64n/B 83n noch kein Planfeststellungsverfahren anhängig ist und noch kein Lärm- und Luftschadstoffgutachten vorliegt, kann aber von im Wesentlichen vergleichbaren Ergebnissen ausgegangen werden. Insbesondere verbleibt für beide Varianten der erhebliche Vorteil gegenüber der V 1.

Im Ergebnis hat die Bahntrasse der V 2 städtebaulich betrachtet abwägungsrelevante Vorteile sowohl gegenüber der modifizierten Bahntrasse V 3 als auch gegenüber der Nethetrasse V 1, wobei die Vorteile gegenüber der V 1 wesentlich umfangreicher ausfallen.

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 des mit ihr einhergehenden erheblichen Eingriffs in das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ Vorteile gegenüber der V 1 und der V 3 auf.

Die UVS fasst die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen, die mit dem Bau der B 64n/B 83n 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 wird in der UVS nach jeweils einheitlichen Maßstäben der Umfang der hinsichtlich dieser Gesichtspunkte und Wirkfelder zu erwartenden Auswirkungen ermittelt und in eine vergleichende Bewertung eingestellt.

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 (außer an Bahnübergängen bzw. Unter-/Überführungen sind Grundstückserschließungen naturgemäß nicht möglich und daher auch nicht vorhanden), 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 Vegetations-

flächen und Lebensräume der Fauna und weniger Schadstoffeinträge in die Straßenseitenräume sowie weniger Einschnitts- und vor allem weniger Dammlagen nebst geringeren Eingriffen 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 bei Ottbergen als auch östlich von Godelheim durch die Netheaue, 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 bei Ottbergen über rd. 3 km mittig durch das FFH-Gebiet „Nethe“ und das zur Nethe gehörende Überschwemmungsgebiet. Eine vollständige Umgehung der LRT, insbesondere des LRT 6510 „Glatthafer- und Wiesenkopf-Silgenwiesen“, ist dort nicht möglich. Auch das Überschwemmungsgebiet lässt sich nicht umgehen. Den LRT 3260 „Fließgewässer mit Unterwasservegetation“ muss die B 64n an zwei Stellen queren. Insbesondere aber verläuft die B 64n dort nahe und parallel zum LRT 3260, über den die Nethe dort vom Westen bis zum Osten Ottbergens über eine durchgehende Länge von rd. 3 km verfügt. Die B 64n muss hier aus topographischen Gründen und um Hochwasserfreiheit zu gewährleisten, längs der Nethe in Dammlage errichtet (oder mit erheblichem Mehraufwand aufgeständert) werden, so dass die Eingriffe in das FFH-Gebiet mit nicht unerheblichen Eingriffen in das Schutzgut Wasser korrelieren. Weil damit im Ergebnis im Hochwasserfall das Abflussgeschehen in der Nethe beeinträchtigt wird (was selbst dann gilt, wenn die B 64n aufgeständert und nicht in Dammlage geführt würde), resultiert daraus auch eine Beeinträchtigung des LRT 3260. 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 Verschlechterungsverbotes 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 rd. 400 m 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. 67 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 Aufständerung und/oder einem oder mehrere 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, Goldelheim 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 die andererseits sowohl bautechnisch als auch kostenmäßig besonders hohen Aufwand erfordern. In besonderem Maße gilt dies für das anzurampende Brückenbauwerk südlich von Höxter, das zum Anschluss örtlicher Gemeindesstraßen 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 Gradiente der B 83n zu verändern.

Unter Zugrundelegung dieser Untersuchungen und Bewertungen der UVS setzt sich die Bahntrasse V 2 in der Abwägung 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 schonender durch, ohne andererseits bei den verkehrlichen Belangen mit Nachteilen verbunden zu sein, bei denen sie nur gegenüber der V 1 über Vorteile verfügt.

7.1.4.2 Erweiterung des Trassenvergleichs der UVS vom Oktober 2019/Februar 2020

Entsprechend der Vorgabe, auch die Varianten und Alternativen zu untersuchen, die während des Planfeststellungsverfahrens vorgeschlagen werden oder sonst ernsthaft in Betracht kommen, ist mit dem zum Erörterungstermin ergänzten Variantenvergleich vom Oktober 2019 auch die in Einwendungen und Stellungnahmen geforderte Kombination eines Ausbaus der Bestandstrasse zwischen Ottbergen und Godelheim bzw. Godelheim und Höxter 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) untersucht und mit der Nethetrasse der V 2 verglichen worden. Nach dem Erörterungstermin ist im Februar 2020 eine korrigierte Fassung dieses Variantenvergleichs vorgelegt worden (s.o.).

Da von der Möglichkeit einer Realisierung des Verlaufs der B 64n durch das Nethetal im Süden von Ottbergen (= der V 1) wegen der Betroffenheiten des FFH-Gebietes „Nethe“ nicht ausgegangen werden kann, kann dem den Ottbergen passierenden Teil der B 64n letztlich nur die außerhalb von FFH-Gebieten verlaufene V 2 zu Grunde gelegt werden. Die hier zu betrachtende Kombinationstrasse erfordert es deshalb, dass die B 64n der V 2 im Osten von Godelheim einen die Bahnlinie querenden Anschluss an die V 3 erhält. Die Frage, in welcher Trassenvariante die die B 64n westlich von Ottbergen geführt wird, ist dann für die B 64n-Trassenabschnitte östlich von Ottbergen, für den Verlauf der B 83n und damit letztlich für die vorliegend zu prüfenden Trassenabschnitte nicht relevant. Der Trassenvergleich vom Oktober 2019/Februar 2020 beschränkt sich deshalb nachvollziehbar und plausibel auf eine Kombinationstrasse, die ihren Ausgangspunkt dort hat, wo im Osten von Ottbergen die Verschwenkung der V 2 auf die V 3 beginnt, und die bei Höxter endet.

Eine Vorfestlegung auf eine Trassenvariante für den BA 1a der B 64n/B 83n zwischen Brakel-Hembsen und Höxter-Ottbergen erfolgt mit dieser Beschränkung des Variantenvergleichs nicht. Die gesamte Trasse des BA 1a bleibt vielmehr einer gesonderten Planfeststellung vorbehalten. Für diese Planfeststellung wird keine Variante ausgeschlossen, zumal die B 64n im Abschnitt 1b zwischen Hembsen und der Anschlussstelle „B 83/B 64 alt“ erst errichtet werden darf, wenn auch der verbleibende und daran anschließende Abschnitt 1a planfestgestellt ist.

Die planfestgestellte 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 schonendste Variante dar. Die Ergebnisse der UVS werden mit diesem ergänzenden Variantenvergleich indirekt nochmals bestätigt.

Wie dieser 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 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. So beläuft sich die reine Neuversiegelung (Summe der versiegelten Asphaltflächen abzüglich der Flächen, die schon heute versiegelt sind, sowie der Flächen, die heute versiegelt sind, mit dem Straßenneubau aber rekultiviert werden können) bei der V 2 auf rd. 12,27 ha. Bei der Westvariante sind es 13 ha und bei der Ostvariante 12,57 ha.

Bei den für die V 2 erforderlichen 15 Brückenbauwerken handelt es sich überwiegend um kleinere Bauwerke zur Querung von Wegen und Gewässern. Etwas aufwändiger sind davon die Bauwerke zur

- Überquerung der B 83n im Zuge der B 64n,
- Unterquerung der Bahnlinie Langeland-Holzminden im Zuge der B 83n,

- Überbrückung der Nethe und einer Flutmulde im Überschwemmungsgebiet der Nethe sowie
- eine notwendige spitzwinklige Querung der Bahnlinie Ottbergen-Northeim im Zuge der B 83n.

Auch in den 17 Brückenbauwerken für die Westvariante sind solche zur Querung des Netheraums sowie ein schiefwinkliges zur Querung der Bahnlinien Scherfede-Holzminden und Ottbergen-Northeim enthalten. Die Westvariante umfasst darüber hinaus (vgl. auch UVS) aber 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.

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.

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. Sonstige Wege liegen mit einer Länge von 420 m im Überschwemmungsgebiet der Nethe. Nördlich von Godelheim führt außerdem die B 64n der V 2 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. 9,585 Straßen- und Wegekilometer (5,2 km der B 64n/B 83n sowie 4,385 km sonstige Straßen und Wege) in den sich östlich sowie nördlich von Godelheim überlappenden Überschwemmungsgebieten der Nethe und der Oberweser (davon von der B 64n im Überschwemmungsgebiet 2,1 km analog zur V 2). Im Überschwemmungsgebiet der Nethe schneidet die B 83n-Trasse zudem ein Retentionsvolumen von ca. 58.500 m³ von ihm ab.

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 Aufständerung) bedürfen. Hier verursachen die Straßenneubaumaßnahmen daher nicht nur kompensationspflichtige Retentionsraumverluste, sondern greifen jedenfalls im Hochwasserfall anlagebedingt in das Abflussgeschehen der Gewässer ein, womit sich wiederum Auswirkungen auf das Verbesserungsgebot und das Verschlechterungsverbot der WRRL ergeben können. Dieser Eingriff in das Abflussgeschehen wäre selbst mit einer angesichts der betroffenen Trassenlänge sehr aufwändigen Aufständerung 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 Westvariante unterscheidet sich diesbezüglich bei Ottbergen sowie zwischen Ottbergen und Godelheim nicht von der Ostvariante. Bei Godelheim verursacht sie aber die geringeren Beeinträchtigungen. Im Überschwemmungsgebiet der Nethe verlaufen bei ihr nur 0,4 km der B 64n (Ostvariante: 1,150 km) und die Länge der B 83n ist in dem Überschwemmungsgebiet vergleichbar (900 m statt 850 m). Bei den sonstigen Wegen sind es 350 m mehr. Es verbleibt aber ein „Längenvorteil“ der Westvariante gegenüber der Ostvariante von ebenfalls rd. 350 m. Vor allem aber erübrigt sich die bei der Ostvariante anfallende Abtrennung eines Retentionsvolumens der Nethe von 58.500 m³. Trotz des Vorteils der Ostvariante bei Straßen

und Wegen im Überschwemmungsgebiet der Weser (B 64n, B 83n und sonstige Wege im Umfang von zusammen 6,3 km statt 7,660 km bei der Westvariante) ist die Westvariante damit im Ergebnis schonender.

Unter den sonstigen Aspekten des Schutzgutes Wasser (oberirdische Gewässer und Grundwasser) bewegen sich die V 2 und die Ostvariante in etwa auf gleicher Höhe. Am schlechtesten schneidet die Westvariante ab. Die V 2 ist insoweit nachteilig, als sie die bei den beiden anderen Varianten entfallende Teilverlegung des Maibaches und den damit einhergehenden baulichen Eingriff in ein Fließgewässer mit sich bringt, dessen Struktur sich mit der Teilneuverlegung allerdings eher verbessert. Außerdem bedingt sie die bereits erfolgte Inanspruchnahme eines Randstreifens des großen Abgrabungsgewässers; das Gewässer wurde in dem Streifen verfüllt bzw. es wurde im Rahmen einer CEF-Maßnahme eine Flachwasserzone hergerichtet.
Bei der Ostvariante verläuft die B 83n kurz vor ihrer Einmündung in die B 64n durch den südwestlichen Teil eines Abgrabungsgewässers der Godelheimer Seenplatte. Die Westvariante geht in vergleichbar großem Umfang zu Lasten des gleichen Gewässers. Sie schneidet es im Südwesten mit der B 83n an und bedarf dort eines durch dieses Gewässer verlaufenden Weges zur rückwärtigen Neuanbindung des die Freizeitanlage Godelheim erschließenden Hellweges. Unweit davon schneidet darüber hinaus die Westvariante mit der B 64n kurz vor ihrer Einschleifung in die auszubauende Bestandstrasse noch einen weiteren Kiessee an.
Bei den Oberflächengewässern stellt sich daher die mit den geringsten Eingriffen in Oberflächengewässer verbundene Ostvariante als günstigste Variante da. Die umfangreichsten Eingriffe löst die Westvariante aus, die V 2 reiht sich knapp hinter der Westvariante und damit dazwischen ein.
Beim Grundwasser ist dann die V 2 von allen drei Varianten wieder die schonendere, weil sie die rd. 20 m tiefe und bis in das Grundwasser reichende Einschnittlage der Ost- und der Westvariante nahe Ottbergen vermeidet. Denn wie eine diesbezügliche Überprüfung ergeben hat, läge die Gradiente der B 64n in dem bei der Ost- und Westvariante gleichen Einschnitt deutlich unterhalb der Grundwasserganglinie. Auf eine dauerhafte Grundwasserabsenkung per Drainierung könnte daher nicht verzichtet werden.
Der Variantenvergleich des Vorhabenträgers bewertet unter diesen Aspekten des Schutzgutes Wasser insgesamt betrachtet die Westvariante als ungünstigste. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Die Ostvariante und die V 2 ordnet

der Vorhabenträger dann zusammen auf gleichem Niveau liegend vor der Westvariante ein. Hier sieht die Planfeststellungsbehörde die Bahntrasse der V 2 jedoch noch vor der Ostvariante. Denn sie ordnet hier dem Grundwasserschutz und damit der Vermeidung der Beeinträchtigungen des Grundwassers, die einhergehend mit der Einschnittlage der Ostvariante zu erwarten sind (der Einschnitt bedarf einer dauerhaften Grundwasserabsenkung per Drainage), ein höheres Gewicht zu als dem Schutz des künstlich entstandenen Abgrabungsgewässers, das mit Blick auf das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ den faunistischen Untersuchungen zu Folge jedenfalls als nicht fischfreies Gewässer für den Kammmolch keine besondere Bedeutung hat.

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. Die Ostvariante führt zudem zu einer Teilüberlagerung der Lärmimmissionen der B 64n und der B 83n, die Westvariante zu einer Erhöhung der Lärmbelastungen in Maygadessen.

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. 67 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 Kammmolch, für den es eigens ausgewiesen wurde, fallen dabei ins Gewicht. Denn der dem ihm als Überwinterungshabitat und zusammen mit den Flächen unmittelbar vor ihm besonders Jungtieren auch als Sommerlebensraum dienende Bahndamm bildet hier unabhängig davon, dass er nicht vollständig innerhalb des ausgewiesenen FFH-Gebietes liegt, für Kammmolche einen essentiellen Lebensraum. Daneben sind Flächen eines Lebensraumtyps insoweit direkt betroffen, als – mit 55 m² in einem Umfang von weniger als 1 % – im Gebiet vorhandene feuchte Hochstaudenfluren (Typ 6430) in Anspruch genommen werden, die für die Ausweisung des Gebietes jedoch nicht maßgeblich waren und deren Inanspruchnahme lt. gutachtlicher Einschätzung (vgl. FFH-VP) als nicht erheblich bewertet wird. Da sie als nährstoffreiche Lebensräume nicht stickstoffempfindlich sind, kommen zu der direkten Inanspruchnahme keine indirekten Beeinträchtigungen hinzu. Weitere 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 der LRT 9130 „Waldmeister-Buchenwald“ und 9150 „Orchideen-Kalk-Buchenwald“ auf, die in Höhe des dortigen Bahnübergangs nur über ca. 20 m Abstand zur heutigen B 64n verfügen. Die

B 64n der Umgehungsvarianten reicht mit ihrem spitzwinklig auszuführenden Brückenbauwerk und den erforderlichen Anrampungen in die Flächen der beiden LRT hinein. Beide LRT sind stickstoffempfindlich, ein Critical Load ist für sie festgelegt. Angesicht der hier direkt durch die LRT gehende B 64n werden sich die Stickstoffbelastungen erhöhen. Unmittelbar durch Anschneidung betroffen, wenn auch nicht mit LRT, ist dort auch das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“.

Ein vergleichbar aufwändiges und auswirkungsintensives Bauwerk benötigen die beiden Alternativtrassen auch 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 Vorzugstrasse abrückenden Führung verkürzt sich der Abstand zum FFH-Gebiet „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“ von mehr als 180 m auf 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 zusätzliche Schadstoffbelastungen (Stickstoffeinträge) möglich. 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 Kalkhalbtrockenrasen“ sowie solche des prioritären Lebensraumtyps 6210 „Naturnahe Kalk- Halbtrockenrasen und deren Verbuschungstadien“ 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 etwaige kleine Einträge hier besonders in die Waagschale fallen. 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 Kammmolches allein durch Stickstoffeinträge entsteht ebenfalls nicht. Anders als ggf. Beeinträchtigungen von LRT können die Beeinträchtigungen der Kammmolch-Population zudem mit Hilfe der Schadensbegrenzungsmaßnahmen vermieden werden, indem sie vor Beginn der Baumaßnahme gesichert wird. Diese Sicherung ist hier auch schon erfolgt und über das durchgeführte Monitoring bestätigt. Die Frage, ob diese Sicherung mit der gebotenen Sicherheit und ohne vernünftigen Zweifel am Erfolg möglich ist, stellt sich insoweit nicht bzw. nicht mehr.

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“. 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 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 drei FFH-Gebiete

- „Grundlose-Taubenborn“,
- „Nethe“,
- „Buchenwälder der Weserhänge“

sowie als viertes ggf. das FFH-Gebiet „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. Seine Herrichtung bleibt aber auf Bodenvertiefungen und anschließende Eingrünungen beschränkt; technische Anlagen entstehen hier nicht. Die vorhandenen LRT 3260 „Fließgewässer mit Unterwasservegetation“ und 6510 „Glatthafer- und Wiesenkopf-Silgenwiesen“ bleiben unberührt. Von den eigentlichen 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 (67 m) an einer besonders schmalen Stelle mit einem Abstand zu den nächstgelegenen Lebensraumtypflächen erfolgt, der beeinträchtigende indirekte Wirkungen ausschließen

lässt. Im Vergleich zu den anderen Varianten kann bei der V 2 davon ausgegangen werden, dass ihre Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Nethe“ wesentlich 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.
Insgesamt betrachtet beschränken sich die Beeinträchtigungen der Bahntrasse der V 2 damit auf 2 FFH-Gebiete, fallen wegen des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ in Summe andererseits aber auch wesentlich umfangreicher aus. Für die diesbezügliche Abwägung verbleibt wegen dieses Gesamtumfangs der Beeinträchtigungen gleichwohl ein Nachteil der V 2 gegenüber den beiden Umgehungsvarianten, die sich nicht nennenswert unterscheiden.

Bezüglich der Umweltbelange mit Vorteilen behaftet ist die V 2 auch bezüglich der Kriterien gesetzlicher Biotopschutz/Schutz vor Zerschneidungen, des Landschaftsbildes sowie des Waldes.
Beim gesetzlichen Biotopschutz gereicht es zum Vorteil der V 2, dass sie aufgrund der Bündelung mit der Bahntrasse anders als die beiden Umgehungsvarianten keine nennenswerten Zerschneidungen der Biotopverbundräume verursacht. Ähnlich verhält es sich beim Landschaftsbild. Als besonders ungünstig erweist sich dabei die Ostvariante mit ihrer Lage im Netheraum. Und Während die V 2 keinen Wald in Anspruch nimmt, geht bei beiden Umgehungsvarianten die Beseitigung des Bahnübergangs am Taubenborn zu Lasten von Waldflächen am Ziegenberg.

Auf eine Wertung der Kulturgüter verzichtet der Vergleich des Vorhabenträgers an dieser Stelle. Es gehe vorwiegend um Bau- und Bodendenkmäler, die keine der Varianten nennenswert beeinträchtige. Kulturhistorisch bedeutsame Bereiche fallen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aber gleichwohl unter diesen Aspekt. Sie sind auch in der UVS von 1994 entsprechend betrachtet und bewertet worden. Unter diesem Aspekt haben sowohl die Ost- als auch die Westvariante mit der jeweils nahe des Komplexes „Hauses Brunnen“ verlaufenden B 83n einen Nachteil gegenüber der V 2.

Maßgebliche Nachteile weist die sich ansonsten im Gesamtvergleich gegenüber allen anderen Varianten nahezu durchgehend als schonender erweisende und als Vorzugstrasse beantragte V 2 daher im Ergebnis nur gebietsschutzrechtlich bezüglich des flächenmäßigen Eingriffs in das zum Schutz des Kammmolches ausgewiesene FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ (5,88 ha, vorwiegend aufgrund der ca. 2 km Trassenlänge der B 64n am Ostrand des Gebietes) und den damit

einhergehenden Beeinträchtigungen des Kammmolches auf, die parallel dazu auch unter dem Gesichtspunkt des besonderen Artschutzes bedeutsam sind. Artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen der Schlingnatter und der Zauneidechse lösen auch die beiden Umgehungsvarianten aus. Sonstige nennenswerte Unterschiede sind nicht zu verzeichnen.

Umweltbezogen – d. h. hinsichtlich der Schutzgüter – ergibt sich damit bezüglich des Vergleichs der V 2 mit der Ost- und der Westvariante folgendes Bild:

Kriterium	Westvariante	Ostvariante	Bahntrasse V 2
Flächenverbrauch/Boden	●●●	●●	●
Verkehrslärm	●●	●●●	●
Luftschadstoffe	●●●	●●	●
Europäischer Gebietsschutz	●	●	●●
Besonderer Artenschutz	●	●	●●
Gesetzlicher Biotopschutz	●●	●●	●
Landschaftsbild	●●	●●●	●
Wald	●●	●●	●
Wasser	●●●	●●	●
Hochwasserschutz	●●	●●●	●
Kulturgüter	●●	●●	●
Gesamtergebnis	●●	●●	●

● Rang 1
●● Rang 2
●●● Rang 3

Bündelungseffekte sind in diesen Vergleich u. a. über den gesetzlichen Biotopschutz eingegangen und wurden daher unter Umweltgesichtspunkten nicht nochmals gesondert betrachtet.

Als sonstige Belange bewertet der Variantenvergleich über die Umweltbelange hinaus dann aber noch auch noch die Verkehrsfunktion, die Verkehrssicherheit, die städtebaulichen Belange, private Belange (insbesondere Eigentumsbelange), die bauzeitliche Verkehrsführung, der Land- und Forstwirtschaft sowie die Kosten und die Wirtschaftlichkeit.
Unter verkehrlichen Gesichtspunkten sind angesichts gleicher Ausbaustandards vor allem die Trassenlängen von Bedeutung. Hier hat die V 2 einen kleinen Vorteil bezüglich der Hauptstrecken der B 64n und der B 83n. Sie ist 11,161 km lang. Bei

der Ostvariante sind es 11,34 km und bei der Westvariante 12,14 km. Einen deutlichen Vorteil, bei dem auch wieder die Bündelungseffekte zum Tragen kommen, hat die V 2 dann beim Wirtschaftswegenetz. Sie verursacht für notwendig werdende Neuerschließungen neue Wirtschaftswege mit einer Länge von 6,472 km. Bei der Umgehungsvarianten verdreifacht sich der Wegebau in etwa. Bei der Ostvariante sind 17,555 km, bei der Westvariante 18,145 km notwendig. Bezüglich der Verkehrssicherheit resultiert ein Vorteil der V 2 daraus, dass sie nur 5 Knotenpunkte erfordert. Bei der Ostvariante sind es 6 bei der Westvariante wegen der besonders langen B 83n 7 Knotenpunkte.
In der Bauzeit sind verkehrlich gesehen Varianten im Vorteil, die ohne Sperrungen bestehender Straßen auskommen. Dies ist vorliegend bei der V 2 der Fall, weil der Trassenbau weitestgehend abseits der heutigen B 64n erfolgt. Insbesondere bei den Varianten, die im Süden von Höxter auf der Bestandstrasse verlaufen, können zumindest temporär Vollsperrungen nicht vermieden werden. Umleitungen sind dort wegen der Freizeitanlage Godelheim auf der einen und den bewaldeten Hanglagen und Teichen auf der anderen Seite aber kaum denkbar.

Städtebaulich umschließt die Westvariante mit der bis zur auszubauenden Bestandstrasse der B 64n verlängerten B 83n Godelheim von drei Seiten. Die Ostvariante übertrifft diese Wirkungen noch. Zusammen mit der Bahn umschließt die B 64n Godelheim vollständig. Die geringsten Wirkungen verursacht mithin die gemeinsam mit der Bahn westlich von Godelheim verlaufende B 64n.
Mit privaten Belangen, insbesondere Eigentumsbelangen, geht auch die V 2 wieder schonender um. Mit dem geringsten Flächenbedarf, von dem auch noch ein nicht unbedeutender Teil zu Lasten der Deutschen Bahn, nicht aber zu Lasten privater Eigentümer geht, erfordert sie die geringsten Eingriffe in das Eigentum. Ein geringerer Neuerschließungsaufwand kommt hinzu.

Beeinträchtigungen der Belange der Landwirtschaft werden im Rahmen einer Unternehmensflurbereinigung auf ein Minimum beschränkt. Dies gilt nicht nur für die V 2, sondern würde auch für die beiden anderen Varianten gelten. Zunächst vergrößern bei der Ostvariante vor allem der enorme Erschließungsbedarf durch neue Wege und bei der Westvariante die zusätzlichen Zerschneidungen im Westen von Godelheim aber die Auswirkungen auf die Landwirtschaft, so dass sich die V 2 im Vergleich als günstiger erweist.

Abwägungsrelevant ist aber auch noch die Frage der Kosten und der Wirtschaftlichkeit. Der Variantenvergleich enthält Kostenschätzungen, die sich bei der Bahntrasse der V 2 auf 42,5 Millionen Euro summieren. Für die Ostvariante sind es 54,9 Millionen und für die Westvariante 58,1 Millionen Euro. Die günstigste Alternative zur V 2 ist damit knapp 30 % teurer. Ausschlaggebend dafür ist nicht nur die Zahl der notwendigen Brückenbauwerke (vgl. Liste im Vergleich), sondern insbesondere die Zahl besonders aufwändiger Brückenbauwerke, die so für die V 2 nicht erforderlich sind.

Bei den nicht umweltbezogenen Belangen ergibt der Vergleich damit folgendes Bild:

Kriterium	Westvariante	Ostvariante	Bahntrasse V 2
Verkehrsfunktion einschließlich bauzeitlicher Verkehrsführung	●●●	●●	●
Verkehrssicherheit	●●●	●●	●
Städtebauliche Belange	●●	●●●	●
Private Belange, Eigentum	●●	●●	●
Landwirtschaft	●●	●●	●
Kosten/Wirtschaftlichkeit	●●●	●●	●
Gesamtergebnis	●●●	●●	●

● Rang 1
●● Rang 2
●●● Rang 3

Hier erweist sich die Bahntrasse der V 2 gegenüber den Umgehungsvarianten also durchgehend als günstigere Variante.

Nicht allen Vergleichskriterien – weder den umweltbezogenen noch den übrigen – kann in der Abwägung das gleiche Gewicht zugebilligt werden. Auch haben der besondere Artenschutz und vor allem der Europäische Gebietsschutz eine herausgehobene Bedeutung, so dass diesen beiden Kriterien auch mit einem entsprechenden Gewicht in die Abwägung einzustellen sind. Diese Gewichte gehen über die der übrigen Einzelkriterien zum Teil auch weit hinaus. Trotz dieses Gewichts überwiegen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde aber in der Gesamtabwägung, in die alle Vor- und Nachteile der in Frage kommenden Varianten unter Berücksichtigung auch deren jeweiliger Gewichte überschläglich zu saldieren und

vergleichend zu betrachten sind, die sich auf alle anderen Einzelkriterien erstreckenden Vorteile der beantragten Vorzugsvariante V 2. Dies gilt zum einen schon angesichts der Vielzahl der Vorteile. Mindestens aber gilt es, wenn auch diesen das ihnen gebührende Gewicht berücksichtigt wird. Denn auch die Belange des Wassers und des Hochwasserschutzes haben kein kleines Gewicht. Gleiches gilt für die verkehrlichen Planungsziele, zu denen die Verkehrsfunktion und -sicherheit sowie die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Ottbergen und Godelheim (Lärm und Luftschadstoffe) gehören, sowie für das gem. Art. 14 GG geschützte Grundeigentum. Gewichtet und summiert erreichen die Vorteile der V 2 daher eine Größenordnung, hinter der die Nachteile beim Gebiets- und Artenschutz zurückbleiben. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Nachteile der V 2 letztlich insoweit nicht zum Tragen kommen, als sie durch Vermeidungs-, vorgezogene Ausgleichs- bzw. Schadensbegrenzungsmaßnahmen soweit vermieden bzw. kompensiert werden, dass die Kammmolch-Population keinen Schaden nimmt und weder der Kammmolch noch Schlingnattern oder Zauneidechsen verbotswidrig beeinträchtigt werden.

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.

7.1.4.3 Modifizierte Ost- und modifizierte Westvariante

Bei den modifizierten Ost- und Westvarianten entfällt im Vergleich zu den ursprünglichen Ost- und Westvarianten bei Ottbergen die sich unter diversen Aspekten ungünstig wirkende tiefe Einschnittlage der B 64n nahe des FFH-Gebietes „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“, die zur planfreien Unterquerung der Bahnstrecke Langeland-Holzminden notwendig wird und ein sehr aufwändiges schiefwinkligen Brückenbauwerk für die Bahn bedingt. Bei der modifizierten Westvariante entfällt auch das Brückenbauwerk südlich von Godelheim. Dort wird stattdessen bei der optimierte Ostvariante ein solches erforderlich. Beide neuen Varianten erfordern Anpassungen u. a. des Wegebaus. Von Godelheim bis Höxter verbleibt es bei den Trassenführungen der Ost- und Westvariante.

Mit der modifizierten Westvariante verkürzt sich die Trassenlänge der B 64n der Westvariante geringfügig um rd. 150 m, beim sonstigen Straßen- und Wegebau werden 6,5 km eingespart. Bei der modifizierten Ostvariante bleibt die B 64n mit einem Plus von 22 m nahezu gleichlang. Der sonstige Straßen- und Wegebau reduziert sich um 2,8 km. Wie die nachfolgenden Längenangaben zeigen, verbleibt dennoch ein erheblicher Vorteil der Planfeststellungstrasse:

	V 2	Ost-variante	modifiz. Ostvariante	West-variante	modifiz. Westvariante
B 64n	8,31 km	8,84 km	8,86 km	8,65 km	8,50 km
B 83n	2,86 km	2,50 km	2,50 km	3,49 km	3,49 km
Sonstige Wege	6,47 km	17,56 km	14,74 km	18,15 km	12,46 km
Summe	17,64 km	28,9 km	26,10 km	30,29 km	24,45 km

Die Netto-Neuversieglung erhöht sich mit der Modifizierung der Ostvariante von 12,57 auf 13,85 ha. Die modifizierte Westvariante profitiert allerdings von der Nutzung der Bestandstrasse der B 64 zwischen Ottbergen und Godelheim. Ihre Netto-Neuversiegelung sinkt von 13 ha auf 12,2 ha und liegt damit auf gleichem Niveau- wie die Planfeststellungsvariante (12,3 ha).
Da bei der modifizierten Westvariante die beiden aufwändigen und wegen der Einschnittlagen sehr flächenintensiven Brückenbauwerte für die planfreien Querungen der B 64n östlich von Ottbergen und südlich von Godelheim entfallen, ist sie auch diesbezüglich nicht ungünstiger als die Bahntrasse der V 2. Insgesamt kann sie damit beim Flächenverbrauch zur V 2 aufschließen. Die modifizierte Ostvariante schneidet am schlechtesten ab.

Beim Hochwasserschutz verbleibt es mit den insgesamt 3,47 km, mit deren Länge bei ihr Straßen und sonstige Wege in den Überschwemmungsgebieten der Nethe und der Weser verlaufen, bei einem ganz erheblichen Vorteil der V 2. Denn die Modifizierung der Westvariante miniert die vergleichbare Größenordnung im Netheraum zwar um 1,25 km. Es verbleiben dennoch Straßen und Wege mit einer Länge von insgesamt 8,505 km und damit mehr als das Doppelte als bei der V 2 innerhalb der Überschwemmungsgebiete, davon alleine 7,18 km in dem der Weser.
Die Modifizierung der Ostvariante reduziert die in den Überschwemmungsgebieten verlaufenden Straßen und Wege in etwa im gleichen Umfang (1,26 km, ebenfalls

im Netheraum). Allerdings erhöht sich gleichzeitig der Retentionsraum, der von der Nethe abgetrennt wird, von 58.500 m² auf 85.500 m². Eine Verbesserung tritt daher mit der Modifizierung nicht ein.

Hinsichtlich der oberirdischen Gewässer ergeben sich mit der Modifizierung der Ost- und Westvariante keine nennenswerten Veränderungen der Betroffenheiten. Gleiches gilt für die Kriterien Lärm, Luftschadstoffe, Landschaftsbild, Wald, den mit den Bündelungseffekten einhergehenden gesetzlichen Schutz von Biotopen vor Zerschneidungen und Kulturgüter. Beim Grundwasser schließt die modifizierte Westvariante mit dem Wegfall der Einschnittlage bei Ottbergen zur V 2 auf. Dieser ca. 20 m tiefe Einschnitt entfällt zwar auch bei der modifizierten Ostvariante. Bei ihr entsteht ein solcher aber auf der Höhe des „Langen Berges“ und ebenfalls mit erheblicher Tiefe (ca. 13,5 m) sowie Lage der Gradiente unterhalb der Grundwasserganglinie neu. Eine dauerhafte Grundwasserabsenkung per Drainierung wäre nicht verzichtbar.
Für das Wasser (Ausnahme der separat gewertete Hochwasserschutz) ergibt sich damit folgender Abwägungsvergleich:

Kriterium	modifizierte Westvariante	modifizierte Ostvariante	Bahntrasse V 2
Oberflächengewässer	●●	●	●
Grundwasser	●	●●	●
Gesamtergebnis	●●	●●	●

● Rang 1
●● Rang 2

Bei Ottbergen vergrößern die Modifizierungsvarianten mit dem Wegfall des schiefwinklig verlaufenden großen Einschnitts zur Unterquerung der Bahn und der gleichzeitig wegfallenden Auswölbung der B 64n ihren Abstand zum FFH-Gebiet und minimieren letztlich die Stickstoffeinträge in das Gebiet und seine diesbezüglich besonders empfindsamen LRT. Die Betroffenheiten der übrigen FFH-Gebiete bleiben im Wesentlichen unverändert. Während entsprechende Betroffenheiten bei der V 2 auf die beiden FFH-Gebiete „Nethe“ und „Grundlose-Taubenborn“ beschränkt bleiben, kommt bei den beiden Modifizierungsvarianten jeweils das FFH-Gebiet „Buchenwälder der Weserhänge“ hinzu. Dafür ist der Umfang der Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten bei der V 2 soviel größer, dass sich die beiden anderen Varianten in der Abwägung von ihr platzieren.

Wiederum keine nennenswerten Veränderungen ergibt der Vergleich der modifizierten Umgehungstrassen mit der V 2. Bezüglich der Umweltbelange ergibt sich insoweit folgende Neubewertung:

Kriterium	modifizierte Westvariante	modifizierte Ostvariante	Bahntrasse V 2
Flächenverbrauch/Boden	●	●●●	●
Verkehrslärm	●●	●●●	●
Luftschadstoffe	●●●	●●	●
Europäischer Gebietsschutz	●	●	●●
Besonderer Artenschutz	●	●	●●
Gesetzlicher Biotopschutz	●●	●●	●
Landschaftsbild	●●	●●●	●
Wald	●●	●●	●
Wasser	●●	●●	●
Hochwasserschutz	●●	●●●	●
Kulturgüter	●●	●●	●
Gesamtergebnis	●●	●●●	●

● Rang 1
●● Rang 2
●●● Rang 3

In ihrer modifizierten Form stellt sich die Westvariante somit zwar bei den Umweltbelangen für sich genommen als auch gegenüber der modifizierten Ostvariante als schonender dar. Insbesondere unter Berücksichtigung der gebührenden Gewichtung der Einzelkriterien verbleibt es aber bei einem deutlichen Vorteil der Planfeststellungsvariante. Auf die Ausführungen in der vorstehenden Nr. 7.1.4.2, die im Wesentlichen unverändert bleiben, wird dazu Bezug genommen. Die veränderte Belegenheit der modifizierten Westvariante mit vergrößerten Abständen zum FFH-Gebiet „Kalkmagerrasen bei Ottbergen“ mindert nur ihre Nachteile gegenüber der Bahntrasse der V 2. Letztere erweist sich aber weiterhin deutlich vorteilhafter. Dies gilt nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund, dass sich die V 2 bei allen sonstigen Belangen als durchgehend schonender und zielführender darstellt. Sie weist die kürzesten Züge der B 64n/B 83n und auch die kürzeren sonstigen Wege und Straßen auf (siehe Tabelle oben) und kann die die ihr zugedachten Verkehrsfunktionen am besten erfüllen. Die modifizierte Ostvariante hat kürzere B 64n/B 83n-Längen als die modifizierte Westvariante, erfordert jedoch in viel größerem Maße den Neu- und Ausbau sonstiger Straßen und Wege. Insgesamt reihen sich daher sowohl die

modifizierte Ost- als auch die modifizierte Westvariante beide gleichauf hinter der V 2 ein. Es bleibt auch dabei, dass die V 2 die geringste und die modifizierte Westvariante die höchste Zahl an Knotenpunkten aufweist, die V 2 somit bei sonst gleicher verkehrlicher Ausstattung der Straßen und Wege verkehrssicherer einzustufen ist. Unter städtebaulichen Gesichtspunkten und bezüglich der Landwirtschaft führen die Modifizierungen der Ost- und Westvariante in der vergleichenden Betrachtung nicht zu nennenswerten Veränderungen.
Eine Veränderung ergibt sich bei den zu erwartenden Kosten, die bei der Westvariante mit ihrer Modifizierung von rd. 58,1 Millionen auf rd. 53 Millionen Euro und damit unter die der nahezu unverändert bleibenden Kosten der Ostvariante sinken. Ein Kostenvorteil der mit rd. 42,5 Millionen Euro veranschlagten V 2 von mehr als 10 Millionen Euro bleibt erhalten.

7.1.4.4 Untervarianten des Erörterungstermins

Im Erörterungstermin sind außerdem die Vorschläge unterbreitet worden,

a) die Einschnittlage der B 64n bei Godelheim zu vertiefen, um so die Höhe der Lärmschutzwände minimieren zu können, und dazu die Querung des Maibachs, dessen Höhenlage der Vertiefung bislang entgegensteht, um rd. 200 m nach Süden zum Langenbergweg hin zu verlegen (Untervariante Maibach) und
b) mit der Trassenführung bei Godelheim in etwa auf Höhe der 860 m langen Lärmschutzwand um ca. 150 m nach Westen vom Ortsrand abzurücken und dort möglichst tief im Einschnitt zu führen, um auf weitergehende Lärmschutzanlagen/-wände möglichst verzichten zu können (Untervariante Westumgehung).

Diese Änderungsvorschläge sind Gegenstand von Untersuchungen, die der Vorhabenträger im April 2021 durchgeführt hat.

a) Untervariante Maibach

Der Vorhabenträger hat im Erörterungstermin erläutert, einer weiteren Vertiefung des Einschnitts bei Godelheim – gefordert wurde ein Einschnitt von 8 m, der ursprünglich auch zugesagt worden wäre – stünde die Höhenlage des Godelheimer Bachs/Maibachs entgegen. Denn bei einer weiteren Vertiefung der Gradiente

könne der Maibach nicht mehr unterhalb der B 64n verlaufen, sondern müsse eingehaust und in eine oberhalb der Fahrbahn verlaufende Betonbrücke verlegt werden. Weitere Nachteile kämen hinzu, weil die Breite des Einschnitts wegen der erforderlichen Böschungen erheblich – konkret auf ca. 65 m – anwachse, was u. a. auf den Flächenbedarf, die Eingriffe in privates Eigentum und den naturschutzrechtlichen Eingriff deutlich ausweite.
Um dennoch einen tieferen Einschnitt zu ermöglichen, wurde im Erörterungstermin von einem Einwender die noch weitergehende Verlegung der neuen Querung des Maibachs bis zum Langenbergweg vorgeschlagen. Der Maibach soll demnach westlich der B 64n von der Straße „Am Maibach“ an – beginnend oberhalb der dortigen Tennisplätze – an den Langenbergweg verlegt und diesem Weg folgen. Dort, wo der Langenbergweg die B 64n und die Bahn quert, soll auch die neue Gewässerquerung erfolgen. Östlich der Bahnlinie soll der Maibach dann parallel zu ihr wieder bis zur Höhe der bislang geplanten neuen Unterführung des Maibachs zurückgeführt werden. Von der Topographie und vom Gefälle her müsste eine solche Variante nach eigenen Berechnungen möglich sein.

In seiner Untersuchung vom April 2021 hat der Vorhabenträger die Möglichkeit dieser Variante der Maibachquerung geprüft und für die Abwägung ihre Vor- und Nachteile untersucht. Danach wäre die weitere Verlegung des Maibachs und ihrer Querung durch die B 64n grundsätzlich möglich, in der Abwägung aber nicht vorteilhaft.
So beinhaltet die neue Gewässerführung des Maibachs einen Gewässerausbau im Sinne von § 67 WHG, der aus wasserwirtschaftlichen Gründen gem. „Blauer Richtlinie“ naturnah in offener Form erfolgen müsste. Ohne Gewässerverrohrung bedingt dieser Gewässerverlauf aber den Abriss des Aufenthaltsgebäudes an den Tennisplätzen. Das Tennisplatzgelände muss per Rahmendurchlass erschlossen werden. Ein ebenfalls im Bereich der Tennisplätze vorhandener parkähnlicher Bereich mit altem Baumbestand und einem Wassertretbecken muss zumindest teilweise überbaut werden. Während sich die Gesamtlänge der planfestgestellten Gewässerverlegung auf 560 m, umfasst die vorgeschlagenen Variante mit 950 m die 1,7-fache Länge.
Um den topographischen Bedingungen gerecht zu werden und das notwendige Gefälle sicherzustellen, muss der Maibach in der vorgeschlagenen Variante in einem bis zu 2,25 m tiefen Einschnitt verlaufen. Wegen der Böschungen erfordert dies einen entsprechend breiten Graben und damit einhergehend Grundstücksein-

griffe, aus denen sich ein zusätzlicher Verlaust landwirtschaftlicher Flächen im Umfang von ca. 3.300 m² errechnet. Eine zumindest ansatzweise mäandrierende Ausgestaltung des Gewässerverlaufes, wie sie für einen naturnahen Ausbau erforderlich wäre (vgl. „Blaue Richtlinie“), würde diesen Flächenbedarf noch erhöhen. Außerdem müssten an der Straße „Am Maibach“ Abfanggräben erhalten bleiben, um ihre Entwässerung sicherzustellen. Damit verdoppeln sich letztlich die Unterhaltungskosten, weil zu den Kosten der Gewässerunterhaltung die Kosten der Unterhaltung der Abfanggräben hinzukommen.
Zu diesen Nachteilen des Einwendervorschlags kommen artenschutzrechtliche Gründe hinzu. Denn entlang der Straße „Am Maibach“, des Maibachs und der Gehölzreichen am Maibach verläuft eine bedeutsame und etablierte Fledermausroute. Um artenschutzrechtliche bedeutsame Beeinträchtigungen der sie nutzenden Fledermäuse zu vermeiden, sind umfangreiche Schutzmaßnahmen vorgesehen, zu denen auch die Einbindung einer über die B 64n führenden Fledermausbrücke gehört. Mit diesem Schutzkonzept geht die vorgeschlagene Gewässerverlegung nicht konform. Es wäre deshalb eine umfangreiche Umplanung des Fledermausschutzkonzeptes erforderlich.
Bereits insoweit geht der Einwendervorschlag daher mit erheblichen Nachteilen einher. Ebenfalls erhebliche Mehrkosten sind dabei noch nicht berücksichtigt. Zudem ermöglicht der Vorschlag den gewünschten tiefen Einschnitt nicht. Eine Tieferlegung ist zwar möglich, jedoch selbst an der tiefsten Stelle bei Bau-km 9+200 gegenüber der Planungstrasse nur um 1,48 m. Bei Bau-km 8+960 sind es nur 0,33 m und bei Bau-km 9+400 wären 0,90 m möglich. Eine geringfügige Absenkung der Lärmschutzwand (d. h. eine um deutlich weniger als 2 m) könnte erfolgen, jedoch auch nur über eine Länge von in etwa 150 m. Wenn auch in viel geringerem Umfang verbleibt es zudem bei den im Erörterungstermin vom Vorhabenträger benannten Nachteilen eines wegen der Böschungen breiter werdenden Einschnittgrabens bzw. höher werdender Stützwände.

Im Ergebnis stünden damit sehr geringe Vorteile erheblichen Nachteilen entgegen. Der Einwendervorschlag wird daher zurückgewiesen.

b) <u>Untervariante Westumgehung</u>

Auch für die geforderte „Westumgehung“ im Zuge der Bahntrasse der V 2 hat der Vorhabenträger unter Berücksichtigung der Entwurfsparameter zunächst zwei unterschiedlich lange und unterschiedlich weit von Godelheim abrückende Varianten

(Achsen 939 und 909) ausgearbeitet, untersucht und bewertet. Bei der Achse 939 bleibt die Verschwenkung auf die Höhe der Lärmschutzwand beschränkt. Mit der Achse 909 wird eine etwas längere und weiter abrückende Verschwenkung – beginnen südlich der Straße „Am Maibach“ und endend nördlich der Anschlussstelle Bruchweg, die umgeplant werden müsste – untersucht.

Mit der Achse 939 kann auf halber Strecke ein Abstand von nicht mehr als 71 m zur Achse der Vorhabenstrasse generiert werden. Im Bereich der Straße „Am Maibach“ beträgt dieser Abstand ca. 50, im Bereich der Friedhofsstraße ca. 57 m.
Mit der abgerückten Achse geht allerdings eine Minimierung der Einschnitttiefe um etwa 0,50 m von 2,0 m auf 1,5 m einher. Sie ergibt sich aus der Abfolge der zur Verfügung stehenden Trassenlängen und der jeweiligen Entwurfsparameter (Radien, Kuppen- und Wannenhalbmesser etc.). Die Abbindungen der Straßenzüge „Am Maibach“ und „Maygadessen/Friedhofsstraße“ bleiben erhalten; die zur Verfügung stehenden Entwicklungslängen reichen für die Anrampung von Überführungen nicht aus. Die beiden zugehörigen Bahnübergänge müssen jedoch zur Erschließung des Raums zwischen Godelheim bzw. der Bahn und der B 64n erhalten bleiben.
Bezüglich der Lärmtechnik hat der Vorhabenträger für diese Achse eigens eine Lärmberechnung durchgeführt. Für die Ortslage Maygadessen, der die B 64n in dieser Variante entsprechend näherkommt, bleibt der Verkehrslärm danach auf niedrigem Niveau, die Grenzwerte bleiben gewahrt. Einen Verzicht auf die Lärmschutzwand auf der Seite Godelheims lässt diese Achsführung in Verbindung mit der reduzierten Einschnitttiefe allerdings nicht zu. Sie bleibt vielmehr in ungekürzter Form erforderlich. Eine Nennenswerte Verbesserung in der von den Einwendern angestrebten Form einer merklichen Reduzierung der Höhe der Lärmschutzwand bleibt daher aus. Stattdessen erhöht sich der Flächenverbrauch und ergibt sich eine zusätzliche Durchschneidung landwirtschaftlicher Nutzflächen.
In der Abwägung ist die Variante „Westumgehung“ auf der Achse 939 daher auszuschließen.

Um vor diesem Hintergrund die Möglichkeit einer – wie gefordert – bis zu 150 m weiter nach Westen abrückenden Trassierung zu prüfen, hat der Vorhabenträger ergänzend die Westumgehungsvariante mit der Achsführung 909 entwickelt und geprüft. Sie ist in dieser Form jedoch nicht planfeststellungsfähig, weil der zusätzliche Flächenverbrauch dieser Variante zum einen die Betroffenheiten des Überschwemmungsgebietes der Weser erhöht, insbesondere in Teilen aber auch zu

Lasten des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ geht. Damit ergäbe sich eine zusätzliche Betroffenheit des FFH-Gebietes, die in diesem Fall aber vermeidbar wäre (durch Beibehaltung der Trasse der V 2) und für die auch keine zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorlägen (vgl. Kapitel B Nr. 6.4.2.3.3 dieses Beschlusses).

Um die zusätzliche Betroffenheit des FFH-Gebietes zu vermeiden, muss die gesamte Verschwenkung weiter nach Süden/Südwesten verlagert werden. Dazu hat der Vorhabenträger noch eine dritte Achsführung (Achse 933) entwickelt. Sie schwenkt bereits südlich des Langenbergweges aus der V 2 heraus und endet vor dem Bruchweg unmittelbar an der gleichnamigen Anschlussstelle.

Bei dieser Variante bleibt die Anschlussstelle Bruchweg weitgehend unberührt, dafür sind jedoch im Bereich des Langenbergweges, der per Brücke über die B 64n und die Bahn geführt wird, umfangreiche Anpassungen notwendig. Der Langenbergweg muss auf einer Länge von 640 m angepasst bzw. verlegt werden. Da sich durch die Aufhebung der Trassenbündelung zwischen der Bahn und der B 64n in Höhe des Langenbergweges ein Abstand von 30 m einstellt, bedarf die Überführung des Langenbergweges über die B 64n und die Bahn eines entsprechend längeren und aufwändigeren Brückenbauwerks mit drei Feldern. Die hier vorhandene Baumgruppe geht verloren.

In Höhe der Straße „Am Maibach“ hat Achsführung 933 einen Abstand von ca. 140 m, im Bereich der Friedhofsstraße einen von ca. 130 m und dazwischen einen von maximal 150 m. Der „Wunschabstand“ wird daher auch bei dieser Achsführung nur auf einer sehr kurzen Strecke der Westumgehung erreicht. In dem Bereich der größten Abstände zu Godelheim zwischen dem Maibach und Friedhofsstraße kann die B 64 unter Beachtung der Zwangspunkte und Entwurfsparameter in einem Einschnitt von ca. 3,20 m geführt werden. Die Einschnittlage bedingt im Zusammenhang mit den einzuhaltenden Haltesichten eine Verbreiterung des Querschnitts um 2,65 m. In Verbindung mit der Trassenverlängerung und der sich bei dieser Variante ergebenden Zerschneidung landwirtschaftlicher Nutzflächen, die nochmals deutlich größer ausfällt als bei den beiden Achsvarianten 933 und 909, resultiert daraus eine erhebliche Mehrbelastung der Landwirtschaft. Den Flächenmehrbedarf hat der Vorhabenträger mit 10.000 m² errechnet.

Zerschnitten werden auch der „Am Maibach“ vorhandene Grünzug inklusive der dort verlaufenden bedeutsamen Fledermausroute, der dortigen Kleingärten und der Spiel-, Sport- und Bolzplatz an der Bahn am Nordwestrand von Godelheim. Da dieser in einer Senke liegt, ist hier für die B 64n eine Dammlage notwendig. Um die angrenzenden Flächen landwirtschaftliche nutzen zu können – die Nutzung als Spiel-, Sport- und Bolzplatz entfällt ohnehin – sind sie mit Boden aufzufüllen. Damit wird dann aber das dortige Feldgehölz zerstört.

Die Straße „Am Maibach“ und die Friedhofsstraße können angesichts der Einschnittlage und der vergrößerten Abstände zum Ortsrand per Brücke (jeweils als schiefwinkliges Einzelfeldbauwerk) über die B 64n geführt werden. Wegen der notwendigen Anrampungen müssen beide Straßen ausgebaut (die Straße „Am Maibach“ auf 365 m, die Friedhofsstraße auf 330 m Länge) und in Dammlage geführt werden. An beiden Straßen gehen landschaftsgliedernd wirkende Bäume verloren, die mit Blick auf den Artenschutz für Fledermäuse bedeutsam sind.
Beide Bahnübergänge müssen erhalten bleiben, um die Erschließung der Flächen zwischen der B 64n und der Bahn zu ermöglichen und den Verkehr zwischen Godelheim und Maygadessen sowie die Anbindungen weiterführender Wirtschaftswege aufrechtzuerhalten.
Da die B 64n selbst keine Erschließungsfunktion übernehmen kann, bedarf des der Neuanlegung entsprechender Wege.
Landschaftlich ergibt sich für die bisherige Ackerlandschaft mit der abgerückten Trasse, den Brückenbauwerken, den Dammlagen (Straße „Am Maibach“, Friedhofstraße und tlw. die B 64n trotz Einschnittlage im mittleren Teil selbst) und den zusätzlichen Wirtschaftswegen eine erhebliche Beeinträchtigung durch technische Überprägung.

Den Verzicht auf Lärmschutzanlagen ermöglicht die Westumgehung auf der Achse 933 nicht. Entsprechend durchgeführte Lärmberechnungen haben ergeben, dass auf 200 m Länge ein Lärmschutzwall bzw. eine Lärmschutzwand in 4 m Höhe notwendig ist, an sich in Richtung Norden auf einer Länge von 280 m, in der die B 64n in Dammlage geführt wird, eine 2 m hohe Lärmschutzwand anschließt. Richtung Maygadessen werden zwar die entsprechenden Grenzwerte eingehalten und sind daher keine Lärmschutzanlagen notwendig, die Beurteilungspegel erhöhen sich jedoch um ca. 2 dB(A) für die Nacht und um ca. 1 dB(A) für den Tag.

Weitere Nachteile im Vergleich zur Bahntrasse der V 2 ohne die Umgehung ergeben sich bezüglich des Maibachs, dessen Verlegung verlängert werden muss und somit den Aufwand für die Umgehung weiter erhöht, zumal eine zwischen dem Langenbergweg und dem neu verlegten Maibach eine Fläche verbleibt, die gesondert erschlossen werden muss. Die Planung der Umgehung zeigt die Notwendigkeit eines ca. 150 m langen Wirtschaftsweg auf.

Bezüglich sonstiger Belange (Verkehrsfunktion, Wasser inklusive Überschwemmungsgebiete, Luftschadstoffe etc.) sind keine nennenswerten Unterschiede feststellbar.
Im Ergebnis ergeben sich für die Westumgehung von Godelheim auf der Achse 933 Nachteile vor allem bezogen auf die Eigentumsbelange, die Landwirtschaft, den Umfang der Eingriffe in Natur und Landschaft, das Landschaftsbild, das Schutzgut Mensch (Eingriffe in Freizeit und Erholungsanlagen, wenn auch unterhalb bestehender Grenzwerte Erhöhung der Lärmimmissionen in Maygadessen), die in ihrer Summe erheblich ins Gewicht fallen. Gegenüber diesen Nachteilen können sich die Vorteile, die weniger langen und hohen Lärmschutzanlagen sowie die Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen zwischen Godelheim und Maygadessen über die Straßen „Am Maibach“ und Maygadessen/Friedhofsstraße“ nicht durchsetzen.

Auch eine Westumgehung auf der Achse 933 wird daher in der Abwägung verworfen. Alle Einwendungen und Stellungnahmen, in denen eine solche Westumgehung gefordert werden, werden zurückgewiesen.

7.1.5 **Nullvariante**

Bei der Nullvariante bliebe der Zustand so, wie er sich heute ohne den Neubau der B 64n/B 83n darstellt. Mit dem Verbleiben dieses Zustands lässt sich keines der planerischen Ziele verwirklichen. Es verbliebe bei der unzureichenden Verkehrsqualität, der unzureichenden Anbindung Höxters u. a. an die Oberzentren Münster und Paderborn, den Großraum Hildesheim und die A 33, der unzureichenden Verkehrssicherheit mit hohen Unfallzahlen sowie den Belastungen der Ortsdurchfahrten durch den Fernverkehr. Auch verbesserte Bedingungen für die Wirtschaft der Region als Folge einer verbesserten Verkehrsanbindung blieben aus. Es träte keine dem Verkehrszweck der B 64/B 83 und damit auch keine dem Zweck der B 64 als großräumiger überregionaler Verbindungs- und Fernstraße angemessene

Verbesserung des Verkehrsflusses ein. Stattdessen würde die vorhandene Situation mit der unzureichenden Wohn- und Lebensqualität in den Ortslagen von Ottbergen und Godelheim zementiert.

Die Nullvariante könnte den Erfordernissen des Straßenverkehrs daher nicht genügen. Hinsichtlich der Unzulänglichkeiten der bestehenden Situation wird im Übrigen auf die Ausführungen unter Kapitel B Nr. 6 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Ein mit der Nullvariante verbundener Verzicht auf den Neubau der B 64/B 83 kommt deshalb als Planungsalternative nicht in Betracht. Sie ist deshalb in der Variantenwahl als Alternative auch nicht weiter berücksichtigt worden. Der Vorhabenträger hat von ihr zu Recht Abstand genommen. Dabei wird nicht verkannt, dass die Nullvariante im Vergleich mit allen Neubauvarianten auch Vorzüge aufweist. Insbesondere könnte auf viele Eingriffe in Natur und Landschaft verzichtet werden. Allerdings zeigen die Untersuchungen auf, dass ein erhebliches Verkehrsbedürfnis nach dem Neubau besteht.

Im Weiteren ist bei der stets zu erwägenden Alternative, auf ein Straßenbauvorhaben zu verzichten, auf die hier vorgenommene Festlegung des Vorhabens im BVWP bzw. auch FStrAbG hinzuweisen. Dieser Einstufung kommt gem. § 1 Abs. 2 S. 2 FStrAbG für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindliche Wirkung zu (vgl. Kapitel B Nr. 6.1 des Beschlusses).
Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan wird indes nicht die abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens vorgeprägt oder gar vorweggenommen. Ziel der Bewertung, die im Bedarfsplan ihren Niederschlag findet, ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher untersuchter Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen. Die Bedarfsplanung eignet sich somit nicht zur verbindlichen Vorabklärung, ob eine bestimmte Baumaßnahme unter Berücksichtigung aller von ihr berührten Belange, also auch unter ökologischen Gesichtspunkten, unbedenklich ist oder aus Gründen des Umweltschutzes oder aus sonstigen Gründen letztlich verworfen werden muss (BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, 4 C 5/96).
Eine derartige Bekräftigung des Verkehrskonzeptes durch den Gesetzgeber hat aber als planerische Vorgabe in der Vorausschau künftiger Entwicklungen ein erhebliches Gewicht (BVerwG, Urteil vom 06.12.1995, 4 C 59.82). Eine Trassenführung bzw. ein Trassenausbau, die/der dem Bedarfsplan entspricht, erweist sich zur

Erreichung des Planungsziels nur dann als ungeeignet, wenn sich im Planfeststellungsverfahren herausstellt, dass sie Nachteile mit sich bringt, die so schwer wiegen, dass demgegenüber selbst das gesetzlich festgestellte Verkehrsbedürfnis nicht gewichtig genug ist, um sie in der Abwägung zu überwinden (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, 4 C 5.95; BVerwG, Urteil vom 12.12.1996, 4 C 29.94; BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, 4 A 12.98). An einem derartigen Sachverhalt fehlt es vorliegend.

Soweit in den Einwendungen die Planrechtfertigung bestritten wird und damit auch der Verzicht auf die B 64n/B 83n im Sinne einer Variantenwahl zu Gunsten der Nullvariante gemeint ist, sind diese Einwendungen bereits vorstehend zurückgewiesen worden. Auch hierzu wird auf die Ausführungen unter Nr. 6.1 des Beschlusses verwiesen.

7.1.6 Gesamtbewertung der Planfeststellungsbehörde

Nach eingehender Würdigung aller maßgeblichen Bewertungskriterien erweist sich die Trassenwahl des Vorhabenträgers als abwägungsfehlerfrei; unter vollständiger Abwägung aller im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigenden Belange ist der jetzt planfestgestellten Neubauvariante 2, der sog. Bahntrasse, der Vorrang einzuräumen. Unter Berücksichtigung des planerischen Gebots der Minimierung von Eingriffen einerseits und der zu erreichenden Planungsziele andererseits erweist sie sich gegenüber allen anderen ernsthaft in Frage kommenden Varianten und Alternativen als die am besten geeignete. Mit ihr lassen sich alle verkehrlichen und sonstigen Planungsziele ohne Einschränkungen erreichen und sie erweist sich nach allem sowohl unter städtebaulichen Aspekten als auch unter den Gesichtspunkten von Natur und Umwelt als schonendste Variante.

Zunächst verfügen – jedenfalls in ihrer Summe – bereits die Vorteile der V 2 abseits der zum Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt gehörenden Belange über ein erhebliches Gewicht. 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. in viel geringerem Umfang 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 kommenden

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 Einschnittslagen auch geringere Beeinträchtigungen durch in Grundwasserschichten hineinreichende Baumaßnahmen. Die Bündelung mit der Bahn wirkt sich in vielerlei Hinsicht positiv aus.

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 andere Varianten u. a. wegen ihrer spitz-/schiefwinkligen Bahnquerungsbauwerke 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, die mit Teilstrecken der B 64n/B 83n von zusammen mehr als 3,5 km Länge und entsprechend großem Flächenbedarf südlich von Ottbergen und südlich bzw. östlich von Godelheim mittig durch das FFH-Gebiet „Nethe“ verläuft. Es gilt aber aus den ausgeführten Gründen auch für die V 3 und für die in der Anhörung geforderte Variantenkombination mit einer Ost- oder Westumgehung von Godelheim. Die Auswirkungen der Umgehungsvarianten auf FFH-Gebiete und hier insbesondere das FFH-Gebiet „Grundlose-Taubenborn“ sind zwar flächig betrachtet viel geringer, wirken sich dafür aber auf eine größere

Zahl an FFH-Gebieten und teilweise auch auf in ihnen enthaltene LRT 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 Retentionsräume bzw. Überschwemmungsgebiete und des Abflussgeschehens im Hochwasserfall. Denn die bei den anderen Varianten zur hochwasserfreien Führung der Trassen erforderlichen baulichen Eingriffe (lange Dammlagen bzw. baulich sehr aufwändige Aufständerungen, Abtrennung von Retentionsvolumina etc.) 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.

Die Einwendungen und Stellungnahmen, in denen die Trassenwahl bemängelt und eine andere Trassenführung gefordert wird, weist die Planfeststellungsbehörde zurück.
Der Vorhabenträger hat sämtliche Varianten, die sich entweder aufdrängen oder die im Verfahren vorgeschlagen oder gefordert worden sind, mit der gebotenen Tiefe untersucht. Dies schließt die im Anhörungsverfahren angesprochenen Kombinationen der UVS-Varianten sowie Untervarianten wie eine kleinräumige Umgehung von Godelheim mit ein. Insofern haben sich alle Einwendungen und Stellungnahen erledigt, in den die Variantenuntersuchung diesbezüglich als unvollständig bemängelt haben. Die planfestgestellte Bahntrasse erweist sich jedoch unter Berücksichtigung aller betroffenen Belange als die, die sich ohne unzumutbare Abstriche bei den Planungszielen als die schonendste erweist.

7.2 Einzelheiten der Baumaßnahme, Ausbaustandard

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot auch geprüft, ob die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens einschließlich seiner Folgemaßnahmen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange und

Interessen entsprechen. Die Überprüfung hat ergeben, dass die festgestellte Planung einer sachgerechten Abwägung auch in dieser Hinsicht genügt.

Die B 64n erhält den Regelquerschnitt RQ 15,5 bzw. 15,0 mit durchgehender 3-Streifigkeit der Betriebsweise 2 + 1. Es ist der Querschnitt, der nach den einschlägigen Richtlinien für eine Straße mit der Funktion einer großräumige überregionale Verbindungs- bzw. Fernstraße vorgesehen ist. Für diese Funktion ist die B 64 ausgewiesen. Sie entspricht auch dem im BVWP sowie im FStrAbG vorgegebenen Bauziel N 3 (vgl. Kapitel B Nr. 6.1.2 des Beschlusses). Der Querschnitt beinhaltet jeweils einen 3,50 m breiten Fahrstreifen in jede Fahrtrichtung, einen als wechselseitigen Überholstreifen ausgerichteten dritten Fahrstreifen von 3,25 m Breite, die zugehörigen Rand- und Mittelstreifen sowie die Bankette.
Die B 83n erhält den zweistreifigen Regelquerschnitt RQ 11,0 mit jeweils einem Fahrstreifen von 3,50 m Breite pro Richtungsfahrbahn zuzüglich Randstreifen und Bankette. Auch dies entspricht ihrem Verkehrszweck sowie den Vorgaben des BVWP und des FStrAbG.
Insoweit sind die Ausgestaltungen der B 64n und der B 83n angemessen und erforderlich. Dies gilt auch unter Berücksichtigung des vorhandenen bzw. zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Die Vorgaben der technischen Regelwerke wie der RAL werden beachtet.

Eine Reduzierung des Ausbaustandards durch schmalere Rand-, Mittel- oder Fahrstreifen (jedenfalls eine, die über die den 0,5 m schmaleren Querschnitt der B 64n im BA 1b hinausgeht) lassen die technischen Regelwerke nicht zu. Der gewählte Ausbaustandard dient nicht nur der Abwicklung des Verkehrsaufkommens, sondern auch der Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrssicherheit. Bei der B 64n kann insbesondere auch weder ganz noch abschnittsweise auf den dritten Fahrstreifen verzichtet werden, der jeweils in der Fahrtrichtung wechselnd als Überholstreifen vorgesehen ist. Denn er dienst nicht in erster Linie der Erhöhung oder Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der B 64n. Er soll vielmehr den Verkehrsfluss verbessern und verstetigen, dazu auch Überholvorgänge erleichtern und so auch auf diesem Wege die Verkehrssicherheit erhöhen. Rückstaus hinter LKW, gefährliche Überholmanöver und der sog. „Überholdruck“ sollen möglichst vermieden werden. Sowohl für die unter Wahrung der gebotenen Verkehrssicherheit wahrzunehmende Funktion einer großräumigen überregionalen Verbindungs- bzw. Fernstraße als auch für das Planungsziel, die regionale Wirtschaft zu erhalten

und zu stärken, ist der durchgehende dritte Fahrstreifen vor diesem Hintergrund nicht verzichtbar.
Das in Einwendungen und Stellungnahmen vorgetragenen Gegenargument, das Nadelöhr Höxter bleibe ja ohnehin erhalten, geht fehl. Denn die ihr gesetzlich zugedachte Funktion kann die B 64n letztlich nur erfüllen, wenn sie den angestrebten Ausbauzustand möglichst unterbrechungsfrei erreicht. Dass ein Streckenabschnitt nicht 3-streifig oder teilplanfrei ausgestattet ist, ist insoweit nicht dazu geeignet, bei einem Aus- bzw. Neubau in einem anderen Streckenabschnitt ebenfalls auf den gebührenden Standard zu verzichten. Dessen ungeachtet ist langfristig auch die Beseitigung des „Nadelöhrs“ Höxter vorgesehen (vgl. auch dazu Kapitel B Nr. 6.1.2 des Beschlusses).

Die in den Streckenführungen enthaltenen Radien entsprechen angesichts der Entwurfsgeschwindigkeiten von 100 km/h den technischen Vorgaben und auch die notwendigen Haltesichtweiten werden gewährleistet. Nicht eingehalten wird zum einen der Abstand zwischen den B 64n-Anschlussstellen Bruchweg und B 83n, der richtlinienkonform mindestens 2 x 1.000 m = 2.000 m betragen müsste, um den Verkehrsfluss nicht behindernde oder gefährdende Wechselbeziehungen zu ermöglichen. Dieser Abstand ist nicht gegeben und lässt sich auch nicht durch Verlagerungen der Anschlussstellen generieren. Verkehrsgefährdungen sind dennoch auszuschließen. Denn um sichere Verkehrsverflechtungen und gleichzeitig in beiden Fahrtrichtungen sicherer Überholvorgänge zu ermöglichen, hat der Vorhabenträger den 3-streifigen Fahrbahnaufbau hier quasi nebeneinanderliegend zusammengeschoben bzw. „gestaucht“. Für das kurze Teilstück zwischen dem Langenbergweg und dem Bruchweg resultiert daraus der in Einwendungen und Stellungnahmen beschriebene unzutreffende Eindruck eines autobahnähnlichen vierspurigen Fahrbahnabschnitts. Ebenfalls nicht richtlinienkonform sind zum anderen die an den Anschlussstellen zur B 83n und zum Bruchweg vorgesehenen Linksabbiegespuren.
Abweichungen sind insoweit aber gerechtfertigt. Die RAL lässt sie unter Punkt 1.2 zu. Die Linksabbiegespuren behindern den Verkehrsfluss nur bedingt und Verkehrsgefahren vermag die Planfeststellungsbehörde insoweit nicht zu erkennen. Sie schließt sich insoweit dem Vorhabenträger an, der dazu im Erörterungstermin ausgeführt hat, an der Anschlussstelle zur B 83n gewährleiste eine Lichtsignalanlage die Verkehrssichert und an der Anschlussstelle zum Bruchweg würden etwaige Verkehrsgefahren wegen des in Relation gesehen geringen Abbiegeverkehrs

gering eingestuft. Es würden aber präventiv Leerrohre verbaut, um bei Bedarf kurzfristig eine Lichtsignalanlage nachrüsten zu können.
Den Einwand, wenn Lichtsignalanlagen möglich seien, müsse auch auf die Überholspur verzichtet werden können, weist die Planfeststellungsbehörde zurück. Denn bei entsprechender Steuerung der Lichtsignalanlagen lassen sich analog zu entsprechenden regionalen Erfahrungen vom Betrieb der Ostwestfalenstraße Verzögerungen des Verkehrsflusses zwar nicht gänzlich vermeiden, wohl aber auf ein völlig störungsfreies Maß reduzieren.

Die Straßenbefestigung (u. a. Dimensionierung des Oberbaus) und -ausstattung mit Leiteinrichtungen etc. erfolgt ebenfalls nach den einschlägigen Richtlinien (u. a. Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, RStO 12/24, und Richtlinien für den passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme, RPS 2009).

7.3 Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft

7.3.1 Allgemeines

Das gesamte Vorhaben mit beiden BA inklusive aller Bauwerke, der Fahrbahnränder, der Seitengräben und Entwässerungsanlagen, der die Erschließungen sichernden Wirtschaftswege, der Bepflanzungen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen, der erforderlichen Gewässerverlegungen im Umfeld der Gewässerquerungen und der sonstigen Folgemaßnahmen benötigt Flächen im Umfang von rd. 27 ha, die derzeit landwirtschaftlich genutzt werden. Weitere rd. 8,6 ha landwirtschaftliche Flächen werden für die Kompensationsmaßnahmen benötigt und dder Landwirtschaft dauerhaft entzogen. Flächen, die der Landwirtschaft zwar nicht entzogen, aber extensiviert werden, kommen ebenso hinzu wie der temporärer Flächenbedarf für Bauzwecke.

Mit Ausnahme der Bauflächen, die der Landwirtschaft nach Abschluss der Arbeiten wieder zur Verfügung gestellt werden, gehen sie ihr dauerhaft verloren bzw. werden zumindest in ihrer entsprechenden Nutzung beschnitten. Auch für die verbleibenden Grundstücke ergeben sich teilweise durch ihre reduzierte Größe oder ihren veränderten Zuschnitt Nutzungseinschränkungen. Insgesamt ergeben sich damit erhebliche Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass das Vorhaben dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabenbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Minderungen dieser Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft sind wegen der verkehrlichen Notwendigkeit der Straßenneubaumaßnahme, die Kompensationsmaßnahmen voraussetzt, und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Allerdings konnte für diverse landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen auf Flächen der öffentlichen Hand zurückgegriffen werden (solche, die schon lange im Voraus dazu erworben wurden, eingeschlossen), wodurch jedenfalls gegen den Willen der Eigentümer erfolgende Zugriffe auf Flächen landwirtschaftlicher Betriebe begrenzt werden konnten.
Die in der Regel multifunktional ausgerichteten Kompensationsmaßnahmen, die ELES zu Grunde liegen (vgl. Kapitel B Nr. 6.4.4 des Beschlusses), haben ebenfalls zu einer Begrenzung des Flächenbedarfs beigetragen.

In einem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren sind die Belange der Landwirtschaft in zweifacher Hinsicht in die Abwägung einzustellen: Zum einen sind die privaten Interessen der betroffenen Landwirte zu berücksichtigen. Zum anderen hat der Vorhabenträger das öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Landwirtschaft zu beachten, wie es sich u. a. aus dem Landwirtschaftsgesetz ergibt.

Nach der Rechtsprechung kann ferner eine besondere Beeinträchtigung der Agrarstruktur dann gegeben sein, wenn in einem bestimmten Gebiet eine größere Anzahl landwirtschaftlicher Betriebe in ihrer Existenz gefährdet oder vernichtet werden, so dass von der Möglichkeit einer Gefährdung der Landwirtschaft insgesamt in diesem Gebiet ausgegangen werden kann (in diesem Sinne: BVerwG, Beschluss vom 31.10.1990, 4 C 25.90).

Die Landwirtschaftskammer (LWK) hat die Planrechtfertigung – die 3-Streifigkeit der B 64n eingeschlossen – nicht in Frage gestellt und die mit der Wahl zu Gunsten der Bahntrasse einhergehenden Bündelungseffekte begrüßt, gleichwohl aber auf die Eingriffe in die Agrarstruktur durch den hohen Flächenbedarf sowie auf Feldblock-Zerschneidungen durch die B 83n hingewiesen und die Durchführung einer Unternehmensflurbereinigung angeregt. Dieser Anregung wurde gefolgt. Das Flurbereinigungsverfahren ist mit Beschluss vom 28.05.2019 eingeleitet worden. Dem Ziel der Flurbereinigung entsprechend kann deshalb davon ausgegangen werden,

dass eine Nachteile für die Landeskultur vermeidende Neuordnung des Verfahrensgebietes erfolgt, mit der den Betroffenen entstehende Landverluste zur Vermeidung von Nacheilen für die allgemeine Landeskultur auf einen größeren Kreis von Eigentümern verteilt werden, um landwirtschaftliche Betriebsinhaber vor Schmälerungen ihrer Existenzgrundlage durch Flächenverluste und schädigende Eingriffe zu bewahren. Landverluste sowie Beeinträchtigungen, die sich z. B. durch Grundstücksanschnitte und Zerschneidungen ergeben, werden mit der Neuordnung des Grundeigentums, die z. B. Flächen so neu gliedert und arrondiert, dass ohne den Verbleib unwirtschaftlicher Restflächen möglichst gut nutzbare Feldblöcke entstehen, so klein wie möglich gehalten. In dem Flurbereinigungsverfahren, das insoweit auch das Enteignungs- und Entschädigungsverfahren gem. EEG NRW ersetzt, werden Landverluste deshalb vorrangig nicht mit Geld entschädigt, sondern durch möglichst gleichwertige Flächen ersetzt. Soweit angesichts des mit dem Vorhaben verbundenen Flächenbedarfs dennoch Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Belange verbleiben, bleiben sie jedenfalls auf ein absolutes Minimum beschränkt. In jedem Fall können u. a. etwaige Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe ausgeschlossen werden. Soweit Existenzgefährdungen vorgetragen wurden oder zu befürchten wären, sind Überprüfungen durch entsprechende Gutachten entbehrlich.

Vor diesem Hintergrund wird die planfestgestellte Straßenneubaumaßnahme zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde trotz der unbestreitbaren Beeinträchtigungen der Landwirtschaft unter den in der Abwägung zu berücksichtigenden Gesichtspunkten sowohl den Interessen der betroffenen Landwirte als auch dem öffentlichen Interesse an einer leistungsfähigen Landwirtschaft insgesamt gerecht. Dabei ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass in die Abwägung neben den landwirtschaftlichen Aspekten auch alle übrigen bei der Planung zu berücksichtigenden Belange einzustellen sind und sich demzufolge landwirtschaftliche Belange nicht immer gegenüber anderen Belangen durchsetzen können.

Davon unberührt bleibt die Kritik an Planungsdetails und einzelnen Kompensationsmaßnahmen, die von der LWK als zu Lasten der Landwirtschaft gehend an dem Vorhaben geübt wurde. Soweit sich diese Vorhabenkritik der LWK, die teilweise auch in Einwendungen vorgetragen wird, nicht durch das eingeleitete Flurbereinigungsverfahren, die Planänderungen der Deckblätter oder Erläuterungen

des Vorhabenträgers in seinen Gegenäußerungen erledigt hat, weist die Planfeststellungsbehörde sie hiermit zurück. Die Planfeststellungsbehörde nimmt dazu wie folgt Stellung:

a) Es ist richtig, dass der Vorhabengträger für die B 64n mit Ausnahme des Abschnitts zwischen der Anschlussstelle „Bruchweg“ und Höxter, in dem alternative Wegeführungen für die Landwirtschaft fehlen, eine Ausweisung als Kraftfahrstraße anstrebt. Auch wenn diese Ausweisung von einer separaten straßenverkehrsbehördlichen Anordnung abhängig bleibt, ist sie indirekt Ausfluss dieses Beschlusses. Denn sie geht letztlich mit dem Bauziel N 3 im FStrAbG und der RAL einher, die unter der Ziff. 3.3 für eine Straße der Entwurfsklasse 1 (EKL 1) wie der B 64n mit durchgehender 3-Streifigkeit die Ausweisung als Kraftfahrstraße als Regelfall vorsieht. Sie ist damit Bestandteil der Planrechtfertigung. Sofern sich daraus Beeinträchtigungen der Landwirtschaft ergeben, sind sie deshalb im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Beeinträchtigungen würden sich jedoch nur ergeben, wenn kein gesondertes Wegenetz zur Verfügung stünde. Ein solches fehlt aber nur dort, wo zwischen dem Bruchweg und Höxter keine Ausweisung als Kraftfahrstraße geplant ist. Überall dort, wo landwirtschaftliche Flächen sonst ihrer Erschließung verlieren und sie ggf. nicht oder nur noch über unzumutbar große Umwege erreichbar wären, sieht die Planung Anbindungen über neue Wege vor. Diese werden hinsichtlich ihrer Ausgestaltung (Breite, Kurvenradien, Tragfähigkeit etc.) unter Einhaltung der Vorgaben der Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW, Arbeitsblatt DWA-A 904-1, Teil 1, 2016) errichtet, so dass von der Nutzbarkeit der Wege durch alle relevanten landwirtschaftlichen Fahrzeuge ausgegangen werden kann, Einschränkungen mithin nicht zu erwarten sind. Eine Notwendigkeit, die B 64n zwischen Brakel-Hembsen bzw. Ottbergen und dem Bruchweg am Nordrand von Godelheim mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu nutzen, ergibt sich daher nicht. Soweit sich im Einzelfall Umwege ergeben, sind sie nicht unzumutbar und hinzunehmen.
b) Weitere Entsiegelungsmöglichkeiten sind nicht ersichtlich. Insbesondere muss die in der Planung nach Teilrückbau und Entsiegelung vorgesehene Restbreite der heutigen B 64 nördlich des Bruchweges erhalten bleiben, um die Erschließungsfunktion für die Freizeitanlage Godelheim sicherzustellen. Sie muss die Begegnung von LKW ermöglichen.

c) Die Eingrünung und Bepflanzung von Straßennebenflächen dient vor allem der Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft. Die Begrünungen und Bepflanzungen können deshalb nicht an andere die Landwirtschaft weniger beeinträchtigende Stellen des Planungsraums verlagert werden.

d) Die Erhaltung der Funktionsfähigkeit vorhandener Drainagesysteme ist sichergestellt (vgl. Kapitel A Nebenbestimmung Nr. 5.6.5 des Beschlusses).

e) Die angeregte Verlagerung der 6 m breiten Ackerrandstreifen der Ausgleichsmaßnahme A 8.1_{CEF} (BA 1b) an die Ränder von Straßen, Wegen oder Gräben scheidet aus, weil diese Randbereiche über Gehölzbestände verfügen. Die Feldlerche, für die mit der Maßnahme Ersatzhabitate geschaffen werden sollen, meidet Wege und Gehölzstrukturen jedoch. Mit der Verlagerung würde deshalb die Eignung der Flächen verlorengehen.

   Lerchenfenster, die jedes Jahr neu angelegt werden müssten, hat der Vorhabenträger nachvollziehbar abgelehnt, weil sich die Umsetzung der Maßnahme letztlich nicht auf Dauer sichern lässt.

f) Die Kritik an diversen Eingriffs- und Kompensationsbewertungen der Bilanzierungen in beiden LBP kann nicht durchgreifen. Sie ist teilweise nicht nachvollziehbar und im Übrigen unzutreffend. Der Vorhabenträger hat dazu in seinen Gegenäußerungen ausführlich Stellung genommen und die Bewertungen, soweit erforderlich, ergänzend erläutert. Diese Ausführungen sind zutreffend. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich ihnen an.

Soweit im Anhörungsverfahren Möglichkeiten zur Minimierung der landwirtschaftlichen Betroffenheiten vorgeschlagen worden sind, haben sie nahezu durchgängig eine Trassierung auf einer anderen Trassenvariante im Sinn, die nicht Gegenstand der gewählten Vorzugstrasse ist. Dazu wird auf Kapitel B Nr. 7.1 dieses Beschlusses Bezug genommen. Auch behält der zwischen Maygadessen und Godelheim verlaufende Kirchweg seine Bedeutung als Schulweg und für Fußgänger und Radfahrer. Denn angesichts der nahe des Bahnhaltepunktes Godelheim vorgesehenen Überführung für Fußgänger und Radfahrer werden Godelheim und der Bahnhaltepunkt über diesen Weg von Maygadessen aus erreichbar bleiben. Eine Möglichkeit, diesen vorhandenen Weg im Rahmen der Planfeststellung der B 64n/B 83n aufzugeben, um die beidseits des Weges gelegenen landwirtschaftlichen Flächen im Zusammenhang bewirtschaften zu können, wird deshalb nicht gesehen.

7.3.2 Landwirtschaftliche Eigentumsbelange / Existenzgefährdungen

Bezogen auf die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen regelt der Planfeststellungsbeschluss die Zulässigkeit des Vorhabens zwar unabhängig von der dinglichen oder schuldrechtlichen Rechtslage der Grundstücke, die zur Realisierung des Vorhabens vorübergehend oder dauerhaft in Anspruch genommen werden müssen. Ein Planfeststellungsbeschluss entfaltet aber enteignungsrechtliche Vorwirkung, d. h. er schafft die Grundlage für eine mögliche Enteignung (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1992, 7 C 18.91 und § 19 Abs. 1 und 2 FStrG). Mit der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses kann der durch das Vorhaben betroffene Eigentümer den Entzug seines Grundstücks nicht mehr abwenden. Außerhalb eines Flurbereinigungsverfahrens wie hier des Verfahrens Godelheim kann er lediglich entscheiden, ob er das Grundstück „freiwillig“ verkauft oder es sich durch einen weiteren Hoheitsakt, die in einem gesonderten Verwaltungsverfahren vorzunehmende Enteignung, gegen Entschädigung entziehen lässt. Im Flurbereinigungsgebiet sind Grundstücke kraft Einleitungsbeschluss Bestandteil des Verfahrens und die Eigentümer gehören zur Teilnehmergemeinschaft. Sie können entscheiden, ob sie sich im Rahmen der im Verfahren erfolgenden Neugliederung durch Flächenzuweisungen entschädigen lassen oder ihre Grundstücke ggf. auch gegen Geld ins das Verfahren einbringen.

Die Festlegungen der Planfeststellung sind jedoch für die Enteignungsbehörde bzw. auch für die Flurbereinigungsbehörde bindend.

Die Enteignung selbst und die Feststellung einer Entschädigung richten sich dann allein nach dem EEG NRW (vgl. auch Nr. 51 der PlafeR 19 und § 19 Abs. 2 FStrG) bzw. dem Flurbereinigungsrecht. Gleiches gilt für die Entschädigung etwaiger Nebenfolgen der Grundstücksinanspruchnahme (BVerwG, Beschluss vom 24.08.2009, 9 B 32.09). Im Planfeststellungsverfahren werden deshalb keine Entscheidungen über die Enteignung oder die Entschädigung getroffen (BVerwG, Urteile vom 14.05.1992, 4 C 9.89, vom 07.07.2004, 9 A 21.03 und vom 21.06.2006, 9 A 28/05). Es ist vielmehr erforderlich und abwägungsfehlerfrei, die betroffenen Eigentümer und bezüglich gepachteter Flächen auch die Pächter bzgl. der Inanspruchnahme von Eigentumsflächen und der daraus folgenden Entschädigungsansprüche auf die nachgelagerten Verfahren zu verweisen. Für die Flächen von Betrieben, deren Existenz ggf. durch das Vorhaben gefährdet würde, gilt im Ergebnis nichts anderes.

Ein derart betroffener Eigentümer, dem Grundeigentum zum Zwecke der Vorhabenrealisierung notfalls im Wege der Enteignung entzogen werden soll, hat eine besonders starke Rechtsposition (BVerwG, 27.10.2000, 4 A 18.99, und BVerwG, 26.02.1999, 4 A 47.96), so dass die Frage der Inanspruchnahme von Grundstücken ein besonders abwägungserheblicher Belang ist. Ein grundstücksbetroffener Eigentümer ist nicht darauf beschränkt, persönliche Belange zur Geltung zu bringen, sondern kann darüber hinaus gestützt auf Art. 14 GG jede sein Grundstück betreffende Maßnahme abwehren, die mit einfachem Recht nicht vereinbar ist, unabhängig davon, ob die angesprochene Norm auch dem Schutz eines privaten Belangs dient (BVerwG, 18.03.1983, 4 C 80.79). Er hat einen Anspruch aus Art. 14 Abs. 1 GG, *„von einer nicht dem Wohl der Allgemeinheit dienenden, insbesondere nicht gesetzmäßigen Entziehung ihres Grundeigentums verschont zu bleiben.“* (BVerwG, Gerichtsbescheid vom 21.09.2010, 7 A 7/10). Der Prüfungsumfang einer grundstücksbezogenen Einwendung ist dementsprechend weit und umfasst alle verfahrensrechtlichen und materiell-rechtlichen Anforderungen an das Planfeststellungsverfahren (BVerwG, 27.10.2000, 4 A 18.99). Eine Minderung der Rentabilität ist indes hinzunehmen und insoweit auch durch Art. 14 Abs. 1 GG nicht geschützt (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, 9 A 20/08).

Unter Anwendung dieser Grundsätze und in Kenntnis und Berücksichtigung der Betroffenheiten der Grundeigentümer wird in vertretbarer Weise den in Kapitel B Nr. 6.1.2 dieses Beschlusses benannten verkehrlichen Belangen und Planungszielen der Vorrang eingeräumt. Dabei ist auch festzustellen, dass das Interesse des Eigentümers von Grundstücken, nicht enteignend in Anspruch genommen zu werden, gegenüber den sonstigen zu berücksichtigenden Belangen keinen generellen Vorrang besitzt (BVerwG, Beschluss vom 30.09,1998, 4 VR 9.98, Rn. 8).

Vor diesem Hintergrund ist das Vorhaben zuzulassen. Es ist im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten und die Belange der Grundeigentümer bzw. der Landwirte sind trotz der nicht zu verneinenden Betroffenheiten angemessen berücksichtigt. Die unvermeidlichen Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch reduzierte Grundstücksgrößen und An- und Durchschneidungen müssen zur Erreichung der Planungsziele hinter die übrigen Belange zurücktreten. Angesichts der bereits eingeleiteten Unternehmensflurbereinigung gilt dies in besonderem Maße.

Sollte zu befürchten sein, dass ein landwirtschaftlicher Betrieb in seiner Existenz gefährdet würde, wäre dies in der Abwägung besonders zu berücksichtigen. (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, 4 A 18.98). Vorliegend war in einer Einwendung (Einwendung Nr. 22, wurde später mit Blick auf die anstehende Flurbereinigung unter ausdrücklicher Zustimmung zu den Flächeninanspruchnahmen zurückgezogen) zunächst explizit eine solche Existenzgefährdung geltend gemacht worden. Die Betroffenheit dieses Betriebes ist auch so umfangreich, dass jedenfalls ohne Flächenersatz die Befürchtung einer Existenzgefährdung begründet ist und sie unterstellt bzw. zumindest gutachtlich geprüft werden müsste. Sie beläuft sich auf wesentlich mehr als 5 % der Betriebsfläche. Ohne gutachtliche Überprüfung könnte nicht davon ausgegangen werden, dass die Flächenverluste nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre durch die Betriebsorganisation des Hofes auffangbar sind (vgl. u. a. BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 13/08). Mehrere Einwender haben zudem zwar nicht explizit eine Existenzgefährdung geltend gemacht, wohl jedoch die betriebliche Notwendigkeit von Ersatzland. Diese Möglichkeit wäre bei einer Existenzgefährdung zu prüfen, weswegen auch – ggf. unter Einholung eines Gutachtens – die Existenzgefährdung selbst überprüft werden müsste.

Dessen ungeachtet kann angesichts der eingeleiteten Unternehmensflurbereinigung unterstellt werden, dass die Existenz der Betriebe im Rahmen des Verfahrens mit Hilfe der anstehenden Neugliederung gesichert werden wird. Der Beauftragung von Existenzgutachten bedarf es daher nicht.

7.3.3 Beeinträchtigungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes

Insoweit, als die west-/nordwestlich der Bahn und der B 64n liegenden Grundstücke in der Regel von der Ost-/Südostseite nicht über Zuwegungen verfügen, bleiben die Beeinträchtigungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes durch die planfestgestellte Bahntrasse begrenzt. U. a. deswegen erweist sich die Bündelung In der Abwägungsentscheidung als Vorteil der Bahntrasse. Dennoch gehen mit der Straßenbaumaßnahme unstrittig Veränderungen des Wegenetzes einher. Wie schon ausgeführt, stehen sie dem Vorhaben aber nicht entgegen. Erhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich auch hierdurch nicht.
Auch wenn der südlich der Anschlussstelle „Bruchweg“ gelegene Teil der B 64n nach der vorgesehenen Ausweisung als Kraftfahrstraße von landwirtschaftlichen

Fahrzeugen bzw. von Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h oder weniger nicht benutzt werden darf, wird die zumutbare Erreichbarkeit aller Grundstücke unter Beachtung der Vorgaben für den ländlichen Wegebau sichergestellt. Einwendungen, nach denen sich mangelhafte oder unzureichende Erschließungssituationen ergeben, weist die Planfeststellungsbehörde zurück. Dies gilt auch für solche Einwendungen, die im Zusammenhang mit dem neuen Wegenetz aus der Planung der B 64n/B 83n heraus entstehende Umwege bemängeln.
Dass im Einzelfall Umwege entstehen bzw. sich die Anfahrten zu bewirtschafteten Flächen verlängern, ist unvermeidbar und wird nicht bestritten. Gleichzeitig verkürzen sich ggf. in anderen Fällen die Wegebeziehungen auch. Entscheidend ist insoweit die Frage, ob sich bei Wegeverlängerungen durch Minderungen der Rentabilität ein nicht mehr zumutbares Maß ergibt. Hierzu ist über die Behauptungen hinaus jedoch nichts vorgetragen worden und der Planfeststellungsbehörde auch sonst nicht ersichtlich. Weglängen von rd. 2 km Länge zwischen Hof und landwirtschaftlicher Fläche sind ohnehin als üblich zu betrachten und verursachen schon von daher keine besonderen Nachteile (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 21.10.2009, 7 KS 32/08).

Letztlich ist aber auch insoweit auf die eingeleitete Unternehmensflurbereinigung zu verweisen. Denn mit der Flächenneugliederung verändern sich die Wegebeziehungen zwischen den Höfen und den zugehörigen Bewirtschaftungsflächen mit der Folge auf eine derzeit noch nicht absehbare Weise, dass die heutigen Wegebeziehungen in der Regel nicht mehr von Belang sind. Die Planfeststellungsbehörde darf angesichts der Ziele der Flurbereinigung aber davon ausgehen, dass bei der anstehenden Neuordnung der Flächen auch deren Erreichbarkeit von den sie bewirtschaftenden Höfen eine bedeutsame Rolle spielen wird, sie also so erfolgt, dass die Rentabilität der Betriebe nicht durch unzumutbare Wege beeinträchtigt wird.

7.4 **Jagd**

Im Anhörungsverfahren ist die Betroffenheit jagdlicher Belange nicht geltend gemacht worden. Gleichwohl nimmt die Planfeststellungsbehörde angesichts dessen, dass der Straßenneubau im Offenland unweit von Waldgebieten erfolgen soll, an, dass jagdliche Belange jedenfalls berührt sein können. Denn der Bau und Be-

trieb eines linienhaften Infrastrukturprojektes kann zu Zerschneidungs- und Trenneffekten für das jagdbare Wild führen und stellt durch Vergrämungseffekte und mögliche Wildverluste grundsätzlich auch eine Beeinträchtigung für die jagdlichen Belange dar, die abwägungserheblich ist.

Entlang der B 64n ist hier jedoch aufgrund der Örtlichkeiten bzw. der Trassenführung der B 64n in enger Anlehnung an die Bahn nicht mit gravierenden Beeinträchtigungen jagdrechtlicher Belange zu rechnen. Insoweit wird der Raum, in dem sich jagdbares Wild aufhalten kann, durch die an der Bahn entlangführende Trasse der B 64n zwar um deren Breite schmaler. Dafür, dass die verbleibenden Räume für die Jagd zu klein werden bzw. das Wild diese Räume meiden könnte, ist der Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich. Auch zusätzliche Erschwernisse der Jagdausübung (zu diesen Aspekten siehe auch OVG Münster, Urteil vom 27.02.2007, 9a D 129/04.G) in Gestalt einer Beschränkung der Schussrichtung, von Einschränkungen der Treibjagd oder von Erschwernissen der Ansitz-, Pirsch- und Suchjagd sind parallel zur Bahnlinie nicht in einem nennenswerten Umfang über das vorhandene Maß hinaus zu erwarten. Da mit der B 64n im Wesentlichen eine Verlagerung des Verkehrsstroms der heutigen B 64 verbunden ist, mit dem sich auf der B 64n einstellenden Verkehr also parallel Entlastungen der B 64alt einhergehen, besteht auch kein Anlass, von nennenswerten Wildverlusten auszugehen. Auch vermittelt die Regelung des § 1 Abs. 1 BJagdG keinen Anspruch auf einen gleichbleibenden Bestand „der auf einem Gebiet lebenden wildlebenden Tiere“. Zulässige behördliche Maßnahmen, wie die Errichtung eines Bauwerks innerhalb eines Reviers, sind hinzunehmen, auch wenn sie mit gewissen – nicht übermäßig gravierenden – Beschränkungen der Jagdmöglichkeiten verbunden sind.

Ähnlich verhält es sich mit der B 83n. Soweit mit ihr Beeinträchtigungen verbunden sind, gehen sie letztlich entlang der B 83alt verloren.

Nach § 1 Abs. 4 BJagdG erstreckt sich die Jagdausübung auf das Aufsuchen, Nachstellen, Erlegen und Fangen von Wild. Die „praktische Bejagbarkeit“ als solche bleibt auch nach einem Straßenbau künftig weiter möglich. Die auf Jagdflächen zulässigen anderweitigen – auch verkehrlichen – Nutzungen sind, auch wenn sie die Jagd faktisch erschweren, als Eigenart des jeweiligen Bezirks hinzunehmen. Dass die praktische Jagddurchführung an bestimmte Gegebenheiten im Ge-

lände angepasst werden muss, schränkt das Jagdausübungsrecht nicht ein, sondern bestimmt seine Modalitäten (OVG Lüneburg, Urteil vom 21.01.2005, 7 KS 139/02).
Die verbleibende Betroffenheit der jagdlichen Belange ist aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls hinzunehmen, denn im Rahmen der Güterabwägung entwickeln die öffentlichen Belange des Jagdwesens kein entscheidendes Gewicht gegen den Straßenneubau. Die für den Bau der B 64n/B 83n sprechenden Gründe sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde von solchem Gewicht, dass sie sich auch gegen entgegenstehende jagdliche Belange durchzusetzen vermögen. Eine schonendere Trassierung im Hinblick auf eine geringere Beeinträchtigung von Jagdgebieten ist jedenfalls für die an die Bahn angelehnte B 64n ohnehin schwerlich denkbar.

Etwaige aufgrund von Beeinträchtigungen des Jagdausübungsrechts dem Grunde nach bestehende Entschädigungsansprüche der Jagdgenossenschaften bzw. der Inhaber einer Eigenjagd müssen nach der Rechtsprechung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren geklärt werden (BGH, Urteil vom 15.02.1996, III ZR 143/94). In diesem Beschluss wird daher auch nicht näher auf das Verhältnis des Jagdausübungsrechts (§§ 8 bis 10 BJagdG) zum Grundeigentum und die Konsequenzen für die Annahme einer entschädigungsrechtlichen Position eingegangen.

An dieser Stelle daher nur nachrichtlich, weil aber dem besseren Verständnis der Zusammenhänge nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durchaus dienlich, wird nachstehend ein Auszug aus dem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 20.01.2000 (III ZR 110/99) wiedergegeben, in dem das Gericht seine bisherige Rechtsprechung anschaulich zusammengefasst hat:

„1. In materiellrechtlicher Hinsicht besteht folgende Ausgangslage:

a)
Das Jagdrecht steht als untrennbar mit dem Eigentum an Grund und Boden verbundenes Recht dem Grundeigentümer zu (§ 3 Abs. 1 Sätze 1 und 2 BJagdG). Vom Jagdrecht ist das Jagdausübungsrecht zu unterscheiden. Im Interesse einer ordnungsgemäßen Hege des Wildes darf der Grundeigentümer das Jagdrecht nur ausüben, wenn ihm eine zusammenhängende Grundfläche von mindestens 75 ha gehört, die einen Eigenjagdbezirk i.S.

des § 7 BJagdG bildet. In diesem Fall ist der Grundeigentümer auch jagdausübungsberechtigt (§§ 3 Abs. 3, 7 Abs. 4 Satz 1 BJagdG). Wenn dagegen – wie hier – der Grundbesitz der einzelnen Eigentümer die genannte Mindestgröße unterschreitet, ist er Teil eines gemeinschaftlichen Jagdbezirkes (§ 8 Abs. 1 BJagdG). Hier steht die Ausübung des Jagdrechts nach § 8 Abs. 5 BJagdG der Jagdgenossenschaft als der Vereinigung der Grundeigentümer (§ 9 Abs. 1 BJagdG) zu. In gemeinschaftlichen Jagdbezirken darf der Eigentümer sein Jagdrecht nicht mehr selbst hegend und jagend ausüben, sondern nur noch in der einem Jagdgenossen erlaubten Art und Weise nutzen (vgl. Senatsurteil BGHZ 84, 261, 264). Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs stellt das in der Hand einer Jagdgenossenschaft befindliche Jagdausübungsrecht ein vermögenswertes privates Recht dar, das zu den sonstigen Rechten i.S. des § 823 Abs. 1 BGB gehört und als konkrete subjektive Rechtsposition, die der Jagdgenossen-schaft als öffentlich-rechtlicher Körperschaft selbst zusteht, den Schutz des Art. 14 GG genießt (Senatsurteile BGHZ, 84, 261, 264; 132, 63, 65). Das Jagdausübungsrecht der Genossenschaft ist gleichsam ein „Stück abgespaltenes Eigentum“ der einzelnen Jagdgenossen, das erst in der Hand der Genossenschaft als Trägerin zu einem Recht erstarkt (BGHZ 84, 261, 265 f.; 132, 63, 65). Dieses Recht kann in zweierlei Hinsicht beeinträchtigt sein, wenn bei der Errichtung einer Autobahn – oder (im Streitfall) einer für Hochgeschwindigkeitszüge - und Drückjagden, von Ansitz, Pirsch und Suchjagd; durch Änderungen des Wildbestandes, insbesondere durch Abwanderung von Schalenwild; Einschränkungen des Wildwechsels; Beeinträchtigungen des Jagdschutzes; Unterhaltung umfangreicher Wildzäune etc. Es handelt sich dabei um nachteilige tatsächliche Einwirkungen, die das Jagdausübungsrecht in den Grenzen der geschützten Rechtsposition beeinträchtigen (BGHZ 132, 63, 65 f.)

b)

Wenn ein gemeinschaftlicher Jagdbezirk in der beschriebenen Art und Weise unter Inanspruchnahme von Grundeigentum der Jagdgenossen von einer Autobahn durchschnitten wird, kann die Jagdgenossenschaft, wie der Senat entschieden hat, von einem entschädigungspflichtigen Eingriff im enteignungsrechtlichen Sinne betroffen sein (BGHZ 84, 261). Ein solcher Entschädigungsanspruch ist also – wegen des unmittelbaren Zusammenhangs mit der hoheitlichen Inanspruchnahme von bestimmten neuen Eisenbahnstrecken – die Teilfläche eines gemeinschaftlichen Jagdbezirkes für den Bau

der Trasse in Anspruch genommen wird. Zum einen wird der Jagdgenossenschaft durch den Bau der Autobahn bzw. der ICE-Strecke die Jagdnutzung auf den Trassenflächen genommen. Zum anderen kann in der Inanspruchnahme der Trassenflächen ein Eingriff in das nunmehr auf den Restbesitz be-schränkte Jagdausübungsrecht liegen. So kann der Bau der Autobahn bzw. der ICE-Strecke zu erheblichen Beeinträchtigungen der Jagd führen – etwa durch Beschränkungen der Schussrichtung, Einschränkung von Treib-Teilflächen des Grundeigentums der Jagdgenossen aus dem Jagdbezirk – auf eine Enteignungsentschädigung gerichtet; er kann unabhängig davon geltend gemacht werden, ob er im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt worden ist (BGHZ 132, 63, 68 ff.).“

7.5 Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Neubaumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt ist und – erforderlichenfalls – wie dieser im Einzelfall hergestellt werden kann. Dabei gehören zu den privaten Belangen eines Anwohners, die bei einem Straßenausbauvorhaben zu berücksichtigen sind, auch Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und andere Immissionen, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle – wie sie für den Verkehrslärm in der 16. BImSchV normativ geregelt sind – liegen.
Zu prüfen war daher, ob und ggf. in welcher Weise bei der vorgesehenen Baumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt werden kann. Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind vom planfestgestellten Vorhaben jedoch keine schädlichen Umweltauswirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzwürdige Belange zu erwarten.

7.5.1 Lärmschutzbelange

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

Die Straßenbaumaßnahme verstößt nicht gegen die Vorgaben des Immissionsschutzrechts. Es ist sichergestellt, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

Damit bei der Straßenbaumaßnahme die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden können, sind in den planfestgestellten Unterlagen aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, denen gegenüber dem passiven Lärmschutz Vorrang zukommt und dementsprechend auch der Vorzug gegeben wurde. Das Lärmschutzkonzept ist unter Hinzunahme der Regelungen der Nebenbestimmungen dieses Beschlusses insgesamt fehlerfrei. Die diesem Lärmschutzkonzept zu Grunde liegende Prognose der von der Straßenbaumaßnahme herrührenden Verkehrsbelastung genügt den sich aus § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der Verkehrslärmschutzverordnung für solche Immissionsprognosen ergebenden Anforderungen.

7.5.1.1 Rechtsgrundlagen und Methodik

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbau nach den verschiedenen, in folgender Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

a) § 50 BImSchG – Trennungsgebot

Das Vorhaben steht zunächst im Einklang mit dem immissionsschutzrechtlichen Trennungsgebot des § 50 BImSchG. Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen – zu denen grundsätzlich auch der Neubau vorhandener Straßen zählt – die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen so weit wie möglich vermieden werden. Schutzobjekt sind insofern die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie sonstige schutzbedürftige, insbesondere öffentliche genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude.B
Das Vermeidungsgebot (Trennungsgebot) des § 50 BImSchG bedeutet allerdings nicht, dass eine Straßenbaumaßnahme unterbleiben muss, wenn sie ohne schädliche Umwelteinwirkungen für die Nachbarschaft nicht gebaut werden kann. In diesem Sinne wäre nämlich jede schädliche Umwelteinwirkung durch den Straßenverkehr vermeidbar. Die Vermeidbarkeit ist vielmehr eingeschränkt durch den Zusatz „soweit wie möglich“. Das beinhaltet eine Abwägung zwischen den durch § 50 BImSchG geschützten Belangen, insbesondere der Wohnruhe der Straßenanlieger, und den entgegenstehenden Belangen, insbesondere an einer leistungs-

fähigen Verkehrsverbindung sowie auch der Beschränkung der Kosten des Straßenbaus (Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage (1999), Kapitel 34, Rn. 51.22 und zum Kostenaspekt am Beispiel Schienenverkehrswegebau: BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, 11 A 25/95).

Neben finanziellen Aspekten können auch andere gewichtige Belange der Berücksichtigung des Trennungsgebotes entgegenstehen. § 50 BImSchG dient letztlich dazu, die Berücksichtigung des Immissionsschutzes im Rahmen der Abwägung verschiedener Planungsalternativen zu konkretisieren, er verlangt aber keine uneingeschränkte Durchsetzung. Die Vorschrift gebietet vielmehr die abwägende Prüfung, ob durch die konzeptionelle Ausgestaltung des Straßenbauvorhabens schädliche Umwelteinwirkungen, hier durch Straßenverkehrslärm, vermieden werden können. Dabei gehört zur konzeptionellen Ausgestaltung der Planung insbesondere die räumliche Lage der Trasse und zwar sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung. Das Grundkonzept der Planung erhält damit nicht nur durch den Trassenverlauf im Oberflächenbereich, sondern auch durch Gradientenabsenkungen, Tief- oder Troglagen seine Prägung (OVG Münster, Urteil vom 05.10.2000, 7a D 56/97.NE).

Das Optimierungs-/Trennungsgebot stellt dadurch einen innerhalb einer Vielzahl von Belangen dar, die bei der Variantenabwägung einander gegenüber zu stellen sind. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zur Variantenwahl Bezug genommen.

Gem. § 50 Satz 1 BImSchG sollen Straßen vor allem so trassiert werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Der Immissionsschutz stellt für die straßenrechtliche Planung zwar einen gewichtigen abwägungserheblichen Belang dar, bestimmt aber nicht als Planungsleitsatz das Ziel der Straßenplanung und verleiht den Bewohnern der zu schützenden Gebiete keine subjektiven öffentlichen Rechte.

Nach dem Lärmschutzkonzept des BImSchG soll § 50 Satz 1 „soweit wie möglich“ Lärmvorsorge unterhalb der in § 41 BImSchG bezeichneten Lärmschwelle durch räumliche Trennung störungsträchtiger und störungsempfindlicher Nutzungen herstellen. Die Abwehr schädlicher Lärmeinwirkungen durch technische Maßnahmen des Lärmschutzes nach § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV kommt

als zweite Stufe erst dann zum Tragen, wenn von einer Lärmvorsorge durch räumliche Trennung abwägungsfehlerfrei abgesehen werden kann (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, 4 CN 5.98, und Beschluss vom 05.12.2008, 9 B 28.08, Rn. 27). Inhaltlich enthält die Vorschrift danach – insbesondere nach der früheren Rechtsprechung des BVerwG – eine Abwägungsdirektive in Form eines Optimierungsgebotes (BVerwG, Urteile vom 28.01.1999, 4 CN 5.98, vom 11.01.2001, 4 A 13.99, und vom 04.05.1988, 4 C 2.85).

Auch in Entscheidungen aus jüngerer Zeit hat das BVerwG zur Reichweite des § 50 Satz 1 BImSchG verschiedentlich Stellung genommen. Insbesondere das Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, Rn. 164, ebenso auch der Beschluss vom 06.03.2013, 4 BN 39/12, 1. Orientierungssatz, kann aber als naheliegender Beleg für die von Paetow (Lärmschutz in der aktuellen höchstrichterlichen Rechtsprechung, NVwZ 2010, S. 1184ff.) und Grüner (Die Einschränkungen der fachplanerischen Gestaltungsfreiheit durch Optimierungsgebote und Abwägungsdirektiven, UPR 2011, S. 50 ff.) vertretenen Ansicht gewertet werden, das BVerwG habe schon seit längerem seine früher geäußerte Ansicht, bei dem Trennungsgebot handele es sich um ein „Optimierungsgebot“, zugunsten der Kennzeichnung des Trennungsgebotes als (bloße) „Abwägungsdirektive“ generell aufgegeben.

Auch der für das Fachplanungsrecht der Straßen allein zuständige 9. Senat des BVerwG spricht in seinem Beschluss vom 05.12.2008 (9 B 28.08) noch von „in § 50 BImSchG verankerten Optimierungsgeboten“, wiederholt dies in jüngeren Entscheidungen jedoch nicht, sondern spricht dem in § 50 BImSchG normierten Trennungsgebot nur noch die Funktion einer Abwägungsdirektive zu, die im Rahmen der planerischen Abwägung durch Belange von hohem Gewicht überwunden werden kann (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 72.07).
Auch im Beschluss vom 20.10.2010 (9 VR 5.10) ist nur noch von dem „als Planungsdirektive anerkannten Trennungsgebot des § 50 BImSchG“ die Rede. Dieses Verständnis legt die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Fall zugrunde.

Der Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG ist damit jedenfalls im Grundsatz überwindbar bzw. steht – wie vorliegend der Fall – einer Planung dann nicht entgegen, wenn an deren Realisierung zum einen ein hohes öffentliches Interesse besteht und für diese zum anderen auch keine echte Alternative ersichtlich ist. Die alternativ geprüften und verworfenen Trassenvarianten gehen zu Lasten anderer Belange und sind insgesamt mit größeren Beeinträchtigungen verbunden.

Hier wird die B 64n zwar ohne große räumliche Trennung an Godelheim vorbeigeführt. Der Neubau erfolgt jedoch zum einen unter Bündelung mit der Bahnlinie. Zum anderen ist es jedenfalls auch im Sinne des Trennungsgebotes, die B 64n aus dem Ortsdurchfahrt heraus zu verlegen.

Im Falle des hier planfestgestellten Straßenneubaus wird den Vorgaben aus § 50 BImSchG damit ausreichend Rechnung getragen. Etwas anderes ergibt sich auch nicht etwa aufgrund etwaiger besonderer Umstände des Einzelfalls.

b) § 41 BImSchG/16. BImSchV - Verkehrslärmvorsorge

Sind somit die von dem geplanten Verkehrsweg ausgehenden Lärmbeeinträchtigungen nicht im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG vermeidbar, so ist auf der nächsten Stufe zu prüfen, ob und in welcher Form sie gleichwohl mit den Lärmschutzbelangen der Anlieger vereinbar sind.

Soweit sich danach eine Lärmbeeinträchtigung einstellt, ist gem. § 41 Abs. 1 BImSchG beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Den Begriff der „schädlichen Umweltauswirkungen“ definiert § 3 Abs. 1 BImSchG als Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erheblichen Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, so haben die hierdurch Betroffenen grundsätzlich einen Anspruch auf aktiven Lärmschutz. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden.
Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, weil aktive Schutzmaßnahmen nicht ausreichen oder auf der Grundlage des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht angeordnet werden, so steht dem Eigentümer der betroffenen Anlage gegenüber dem Träger der Straßenbaulast ein Anspruch auf eine angemessene Entschädigung zu (§ 42 Abs. 1 BImSchG), die für Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zu leisten ist. Art und Umfang von Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz) sind in

der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) festgelegt. Die Nutzungseinschränkungen weder aktiv noch passiv schützbarer Außenwohnbereiche sind gem. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW in Geld zu entschädigen.

Allerdings lösen nicht jeder Nachteil oder jede Belästigung das Auflagengebot (Schutzauflagen zum Wohl der Allgemeinheit im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW) aus. Es bleiben solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des „Erheblichen“ nicht erreichen (BVerwG, Urteil vom 14.12.1979, 4 C 10.77, NJW 1980, S. 2368). Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51.89).

Mit dem Begriff des „Zumutbaren“ wird nicht die Schwelle bezeichnet, jenseits derer sich ein Eingriff als „schwer und unerträglich“ und deshalb im enteignungsrechtlichen Sinne als „unzumutbar“ erweist. Der Begriff bezeichnet vielmehr noch im Vorfeld der „Enteignungsschwelle“ die einfachgesetzliche Grenze, bei deren Überschreitung dem Betroffenen eine nachteilige Einwirkung auf seine Rechte billigerweise nicht zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 14.12.1979, 4 C 10.77). Die Zumutbarkeitsschwelle wird dabei durch die Anforderungen der §§ 41 ff. BImSchG bestimmt (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, 4 C 63.80).
Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung, die 16. BImSchV, konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und Betrieb von Straßen aus der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und unvermeidbare Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken. Andere Regelwerke, die (wie z.B. die DIN 18005, die TA Lärm oder die Arbeitsstättenverordnung) günstigere Grenz- oder Orientierungswerte vorsehen, finden vorliegend keine Anwendung. Sie sind beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen nicht heranzuziehen, da sie andere Bezugspunkte haben und sich mit anderen Regelungsgegenständen befassen.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen sicherzustellen, dass der nach den

Regelungen der §§ 3 und 6 zu ermittelnde Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt:

		Tag	Nacht
1.	An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altersheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
2.	In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
3.	In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
4.	In Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

In Planfeststellungsverfahren, die wie hier vor dem 01.03.2021 beantragt wurden, sind die entsprechenden Beurteilungspegel gem. § 6 S. 1 Nr. 1 der am gleichen Tag in Kraft getretenen Änderung der 16. BImSchV nach der Fassung der 16. BImSchV zu berechnen, die bis zum Vortag (d. h. bis zum 28.02.2021) Gültigkeit hatte, mithin gem. § 3 der 16. BImSchV alter Fassung nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ – Ausgabe 1990 – (RLS-90). Die mit Wirkung vom 01.03.2021 eingeführte Neufassung der RLS-90, die RLS-19, findet aufgrund dieser Übergangsregelung mithin keine Anwendung.

Die Art der bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Den insoweit maßgeblichen Anknüpfungspunkt bildet die tatsächlich vorhandene Bebauung.

Zur Gewährung eines gebietsspezifischen Immissionsschutzniveaus differenziert der Verordnungsgeber nach besonders schutzbedürftigen Anlagen und unterschiedlich lärmempfindlichen Gebietsarten. Dementsprechend ist von einer nach der Gebietsart abgestuften Zumutbarkeit der Lärmbelästigungen auszugehen. Das dem Eigentümer oder sonstigen Berechtigten zumutbare Maß von Einwirkungen ist umso größer, je geringer die rechtliche Anerkennung der Wohnfunktion des Eigentums innerhalb der jeweiligen Gebietsart ist. Damit korrespondiert auch die

höchstrichterliche Rechtsprechung, wonach Betroffenen im Außenbereich dem Gebietscharakter entsprechend ein höheres Maß an Verkehrsimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet (BGH, Urteil vom 25.03.1993, III ZR 60/91), die Eigentümer von Wohngebäuden im Außenbereich vielmehr stets damit rechnen müssen, dass außerhalb ihres Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, 4 A 39/95; BVerwG, Urteil vom 06.06.2002, 4 A 44/00).
Wohnbebauung im bauplanungsrechtlichen Außenbereich kann aus den vorstehenden Erwägungen nur nach den für Kern-, Dorf- und Mischgebiete vorgesehenen Grenzwerten geschützt werden.

Durch die 16. BImSchV geschützt werden nicht die vorbezeichneten Gebiete oder die darin gelegenen Grundstücke, sondern ausschließlich die dort befindlichen baulichen Anlagen einschließlich der Außenwohnbereiche. Die bauliche Anlage muss zum Zeitpunkt der Planauslegung bereits vorhanden oder zumindest planerisch (durch Baugenehmigung) hinreichend konkretisiert gewesen sein (BVerwG, Beschluss vom 19.10.2011, 9 B 9.11, Rn. 5; OVG Lüneburg, Urteil vom 23.11.2010, 7 KS 143/08, Rn. 8). Sportstätten, Spielplätze, Park- und andere Anlagen, in denen sich Menschen nur vorübergehend aufhalten, genießen ebenso wenig einen eigenständigen Lärmschutz nach der 16. BImSchV, wie Natur- und Erholungsräume außerhalb von Baugebieten.

Damit bestimmt sich das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabenträger zu gewährleisten hat, grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbetroffenen Bereich zukommt (BVerwG, Beschluss vom 13.11.2001, 9 B 57.01). Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss der Vorhabenträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 21.09.1996, 4 A 11.95). Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenbaulastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre.

Die oben genannten Grenzwerte der 16. BImSchV sind im Allgemeinen nicht unumstritten und werden immer wieder als zu hoch kritisiert. Gleichwohl entsprechen sie doch der geltenden Rechtslage und sind somit verbindlich anzuwenden.

Sowohl zu den Grenzwerten der 16. BImSchV wie auch zu den Vorgaben der RLS-90 hat das BVerwG in seinem Urteil vom 09.06.2010 (9 A 20.08) auf folgende grundsätzliche Erkenntnisse aufmerksam gemacht:

> *„Ziel der Verordnung und der RLS-90 ist es, Vorschriften für die Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastung von Straßenbauvorhaben zur Verfügung zu stellen. Dadurch sollen die Planfeststellungsbehörden und andere Anwender der Richtlinien in die Lage versetzt werden, aufgrund einheitlicher, auf Erfahrungswerten beruhender Verfahrensvorgaben Aussagen zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Lärmschutzes bei Straßenplanungen zu treffen, den Nachweis der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen zu führen, wirtschaftliche und wirkungsvolle Lösungen für den Lärmschutz zu entwickeln und Lärmschutzmaßnahmen zu bemessen und zu optimieren (so ausdrücklich RLS-90, Kapitel 1.0). Ausgehend hiervon ist eine einzelfallbezogene Modifikation der Berechnungsverfahren weder in der Richtlinie selbst noch in der Verkehrslärmschutzverordnung vorgesehen. Eine solche wäre methodisch problematisch und würde dem Regelungsauftrag an den Verordnungsgeber, für Rechtssicherheit und Gleichbehandlung bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen zu sorgen, zuwiderlaufen (vgl. zum Regelungsauftrag BVerfG, Beschluss vom 30. November 1988 - 1 BvR 1301/84 - BVerfGE 79, 174 <193 f.>). Dieser Auftrag verlangt im Gegenteil, dass sich Lärmbegutachtungen strikt an die Vorgaben der Verordnung und der in Bezug genommenen Richtlinien halten (Urteil vom 20. Dezember 2000 - BVerwG 11 A 7.00 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 36 S. 90).“*

Trotz der Einführung der RLS-19 für ab März 2021 eingeleitete Planfeststellungsverfahren gibt es deshalb keinen Grund für die Annahme, die Verkehrslärmschutzverordnung in der bis Ende Februar 2021 gültigen Fassung und die dort in Bezug genommenen RLS-90 entsprächen nicht bzw. nicht mehr der Ermächtigungsnorm des § 43 BImSchG. „Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG steht dem Verordnungsgeber bei der Festlegung der Immissionsgrenzwerte, die die Zumutbarkeitsgrenze des § 41 Abs. 1 BImSchG konkretisieren, ein weiter Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt (..). Vereinfachungen und Pauschalie-

rungen sind dabei zulässig. Der mit dem Regelungsauftrag der Verordnungsermächtigung in § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG verbundene Spielraum wird erst überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (.). Insoweit trifft den Verordnungsgeber die Pflicht, seine Regelung unter Kontrolle zu halten und gegebenenfalls neue Erkenntnisse zu bewerten und zu gewichten (..)." (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, 9 A 14.10, UA Rn. 34 m.w.N.).

Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass in den RLS-90 kein Korrekturfaktor für die Impulsgeräusche enthalten ist, die durch das Überfahren der Fugen an den Fahrbahnübergängen einer Brücke entstehen können. Wie das BVerwG dazu in dem vorstehend schon benannten Urteil vom 14.07.2011 festgestellt hat, ist die Ermittlung der entsprechenden Beurteilungswerte in dem verordnungsrechtlich vorgeschriebenen Verfahren ohne besondere Berücksichtigung solcher Impulsgeräusche nicht wegen des Verstoßes gegen höherrangiges Recht fehlerhaft. Es hat dazu (Rn. 34 und 35 des Urteils) folgendes ausgeführt:

> *„Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts steht dem Verordnungsgeber bei der Festlegung der Immissionsgrenzwerte, die die Zumutbarkeitsgrenze des § 41 Abs. 1 BImSchG konkretisieren, ein weiter Einschätzungs-, Wertungs-, und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt. Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig. Der mit dem Regelungsauftrag der Verordnungsermächtigung in § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG verbundene Spielraum wird erst überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (Urteil vom 09.06.2010, 9 A 20.08, Rn. 103 m.w.N.). Insoweit trifft den Verordnungsgeber die Pflicht, seine Regelung unter Kontrolle zu halten und gegebenenfalls neue Erkenntnisse zu bewerten und zu gewichten (Urteil vom 21.12. 2010, 7 A 14.09 Rn. 52).*
>
> *Gemessen an diesen Grundsätzen ist die Anwendung des verordnungsrechtlichen Berechnungsverfahrens derzeit nicht zu beanstanden. Allerdings ist dem erwähnten DEKRA-Bericht zu entnehmen, dass die Fugen zwischen den Überbauten und Widerlagern großer Straßenbrücken beim Befahren deutlich hörbare Ratter- und Schlaggeräusche verursachen, die die üblichen Fahrgeräusche deutlich übersteigen können. Dazu durchgeführte Untersuchungen des*

Bayerischen Landesamts für Umwelt vom Oktober 2000 haben dem Bericht zufolge ergeben, dass das Verfahren der Verkehrslärmschutzverordnung diesen Geräuschen nicht ausreichend Rechnung trage, im Übrigen aber noch Fragen offen seien. Eine weitere, vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung publizierte Untersuchung aus dem Jahr 2007 komme zu dem Ergebnis, dass eine Beurteilung der verursachten Impulsgeräusche über Mittelungspegel unzureichend sei. Ausweislich des DEKRA-Berichts enthält die letztgenannte Untersuchung aber zugleich den Hinweis, zur Bestimmung eines Zuschlags zum Beurteilungspegel seien unter Umständen weitere schalltechnische und psychoakustische Untersuchungen erforderlich. Bei der Bundesanstalt für Straßenwesen läuft dem DEKRA-Bericht zufolge derzeit ein Projekt „Lärmarmer Straßenverkehr", in dem Maßnahmen zur Geräuschminderung an Fahrbahnübergängen untersucht werden. Hiernach gibt es zwar Anhaltspunkte für die Annahme, dass das geltende Berechnungsverfahren dem Problem der Fahrbahnübergänge nicht voll gerecht wird, aber noch keine gesicherten Erkenntnisse, wie dem Problem adäquat Rechnung zu tragen ist. In dieser Situation wissenschaftlicher Unsicherheit verstößt der Verordnungsgeber nicht gegen seine Pflicht, die Regelung über das Berechnungsverfahren unter Kontrolle zu halten, wenn er zunächst die Ergebnisse der bereits eingeleiteten Untersuchungen staatlicher Stellen und die wissenschaftliche Entwicklung im Übrigen abwartet. Dies gilt umso mehr, als im Erlassweg bestimmt ist, im Bereich schutzbedürftiger Nutzungen seien geräuscharme Fahrbahnübergänge anzustreben (Nr. 3.2.1.1 RLS-90; vgl. auch Nr. 1 des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau 15/2002 vom 30.07.2002 „Fahrbahnübergänge; Einsatzkriterien für lärmgeminderte Fahrbahnübergänge", VkBl. 2002 Nr. 16 S. 542)."

Für vor dem 01.03.2021 beantragte Planfeststellungsverfahren sind die Regelungen der RLS-90 daher auch im Hinblick auf Brückenbauwerke noch in vollem Umfang anzuwenden. Der Einbau solcher dem Stand der Technik entsprechenden und möglichst geräuscharmen Fahrbahn- bzw. Lamellenübergänge wurde dem Vorhabenträger über die Nebenbestimmung 5.5.2.2 im Kapitel A des Beschlusses aufgegeben.

Im Ergebnis ist die Lärmberechnung nach der Vorgängerregelung der RLS-19 daher nicht zu beanstanden. Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens der RLS-90 begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung ausreichend abzubilden, liegen nicht vor.

Auch die Grenze gesundheitlicher Gefahren wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV in Gebieten, die durch eine Wohnnutzung geprägt sind, nicht erreicht. Unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit enthält die Regelung der Grenzwerte ausreichende Reserven (BVerwG a.a.O. und Urteil vom 21. März 1996 – BVerwG 4 A 10.95). Die Einwendung, die Grenzwerte der 16. BImSchV seien nach heutigen Erkenntnissen nicht mehr aktuell, zu hoch angesetzt und mit Gesundheitsgefahren verbunden, schlägt nicht durch.

Zum einen ist die 16. BImSchV erst im November 2020 novelliert worden, so dass schon von daher von einer ausreichenden Aktualität der Grenzwerte ausgegangen werden kann. Davon unabhängig besteht, wie das VG Hamburg in seinem Urteil vom 05.06.2019, 7 K 7639/16, Rn. 192, zusammenfassend ausgeführt hat, grundsätzlich Einigkeit darüber, dass sich eine feste Grenze im Sinne eines exakten grundrechtsrelevanten Eingriffs nicht bestimmen lässt (vgl. u. a. BVerwG, Urteil vom 07.03.2007, 9 C 2.06, Rn. 29 m.w.N.; VGH Mannheim, Urteil vom 04.11.2014, 10 S 1663/11, Rn. 41; OVG Münster, Beschluss vom 10.02.2015, 2 B 1323/14.NE, Rn. 26; VGH München, Urteil vom 04.08.2017, 9 N 15.378, Rn. 91). Sie muss vielmehr einzelfallabhängig im Rahmen einer wertenden Betrachtung ermittelt werden, in die auch Umstände wie die Gebietsart und die Lärmvorbelastung einzustellen sind. Zum anderen ist die Schwelle zur Gefährdung der menschlichen Gesundheit bzw. zum enteignenden Eingriff u. a. unter Berücksichtigung des jeweiligen Gebietscharakters zwischen 60 und 70 dB(A) in der Nacht bzw. 70 und 75 dB(A) am Tage angesiedelt worden [vgl. u. a. BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51.89; BGH, Urteil vom 25.03.1993, III ZR 60/91; BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5.04; OVG NRW, Urteil vom 13.03.2008, 7 D 34/07.NE]. Die Grenze zur Gesundheitsgefährdung beginnt danach in der Nacht bei 60 dB(A) und am Tage bei 70 dB(A).

Das BVerwG hat dazu in seinem Hinweisbeschluss vom 25.04.2018, 9 A 16/16, Rn. 86 und 87, folgendes ausgeführt:

> *„Dabei wird die vorgenannte grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle allerdings uneinheitlich bestimmt (vgl. auch Storost, UPR 2015, 121 <124> m.w.N.): Regelmäßig wird sie für Wohngebiete an Werten von etwa 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts festgemacht (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 - 7 A 28.12 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 71 Rn. 53 und OVG*

Münster, Beschluss vom 26. April 2018 - 7 B 1459/17.NE - juris Rn. 25), teilweise werden aber auch für Kern-, Dorf- und Mischgebiete etwas höhere Werte (72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts) für zulässig gehalten (BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 36). Eine solche Differenzierung nach Baugebieten hält der Senat mit Blick darauf, dass die Werte von 70/60 dB(A) nicht nur im Eigentumsschutz (vgl. zur "enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle" etwa BGH, Urteil vom 10. Dezember 1987 - III ZR 204/86 - NJW 1988, 900 = juris Rn. 13), sondern auch im vorsorgenden Gesundheitsschutz verankert werden (BVerwG, Urteil vom 8. September 2016, a.a.O. Rn. 54), für zweifelhaft.

Die vorgenannten Werte scheinen dem Senat aus einem weiteren Grund überdenkenswert: Die in Nr. 37.1 der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VkBl. 1997, 434) - VLärmSchR 97 - enthaltenen Richtwerte, an denen sich die vorgenannte Rechtsprechung zur grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle teilweise ausdrücklich orientiert (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 36 und BGH, Urteil vom 10. Dezember 1987 - III ZR 204/86 - NJW 1988, 900 = juris Rn. 16), wurden im Zusammenhang mit dem Bundeshaushalt 2010 um 3 dB(A) abgesenkt; die frühere Bezeichnung "Immissionsgrenzwerte" wurde durch den Begriff "Auslösewerte" (zur Lärmsanierung) ersetzt. Die Maßnahme erfolgte im Zusammenhang mit dem "Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (vgl. BT-Drs. 17/5077 S. 2; vgl. auch Schreiben des genannten Ministeriums vom 25. Juni 2010, Az.: StB 13/7144.2/01/1206434). Hiervon ausgehend dürfte einiges dafürsprechen, auch die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht höher als 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten anzusetzen.“

Diese eine Herabsetzung der Relevanzschwelle für geboten haltenden Hinweisen des BVerwG, die sich bislang auch in keinem BVerwG-Urteil wiederfinden, betrachtet die Planfeststellungsbehörde – wie auch schon das VG Hamburg in seinem vorstehend benannten Urteil vom 05.06.2019, 7 K 7639/16, Rn. 193 – als jedenfalls derzeit nicht bindend und überholt. Die Planfeststellungsbehörde geht vielmehr analog zur sonstigen herrschenden Rechtsprechung davon aus, dass sich eine Gesundheitsgefährdung bzw. ein enteignungsgleicher Eingriff erst mit Lärmwerten ergibt, die im Summenpegel mindestens 60 dB(A) bzw. 70 dB(A)

nachts/tags ergeben. Denn die Hinweise des BVerwG beruhen nicht auf neuen lärmmedizinischen Erkenntnissen, sondern allein auf rechtlichen Überlegungen. Rechtlich gilt aber, dass der erst mit Art. II Nr. 6 des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 29.11.2018 und damit 7 Monate nach dem Hinweisbeschluss des BVerwG in das AEG eingefügte § 18g S. 2 bei einer veränderten weil höher zu erwartenden Verkehrsentwicklung eine Umstellung des Planfeststellungsverfahrens nur dann gebietet, wenn sich die Beurteilungspegel weder um mindestens 3 dB(A) noch auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöhen. Damit hat letztlich der Gesetzgeber entschieden, dass bei niedrigeren Werten noch keine gesundheitliche Beeinträchtigung zu erwarten ist, ab 60 bzw. 70 dB(A) aber eine andere Einschätzung gilt. Dies entspricht im Übrigen auch den Vorgaben des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 und S. 3 der 16. BImSchV, die nochmals später mit der 2. Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV vom 04.11.2020 (in Kraft getreten am 01.03.2021) novelliert wurde, den § 1 dabei aber unverändert gelassen und insoweit bestätigt hat. Die Frage, wann die Änderung eines Verkehrsweges mit der Folge als wesentlich zu betrachten ist, dass die Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV zu Geltung kommen, ist dort analog zu § 18g AEG geregelt. Denn die Änderung ist erst dann wesentlich, wenn sich die Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) erhöhen oder wenn sich bei entsprechender Vorbelastung Erhöhungen oberhalb von 60 oder 70 dB(A) einstellen. Wären bereits Werte unterhalb von 60 bzw. 70 dB(A) nachts/tags gesundheitsschädigend oder mit einem enteignungsgleichen Eingriff verbunden, müssten auch die Regelungen der § 18g AEG und § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV geringere Schwellenwerte enthalten.

Dementsprechend geht auch die Planfeststellungsbehörde unverändert von Werten von 60 bzw. 70 dB(A) als entsprechender Relevanzschwelle aus. Die Immissionsgrenzwerte sind aber allesamt unterhalb dieser Schwelle zur Gesundheitsgefährdung angesiedelt. Gegen ihre Anwendung ergeben sich daher keine Bedenken.

Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens sind somit die oben genannten Vorschriften für die Anlage und Dimensionierung des Lärmschutzes anzuwenden. Die Methodik zur Berechnung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen ist durch die Anlage 1 zur 16. BImSchV in Verbindung mit den RLS-90 vorgegeben.

Die Anspruchsvoraussetzungen im Einzelnen werden in Nr. 10 ff. der Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997, eingeführt mit ARS 26/1997 des Bundesministers für Verkehr, geregelt. Liegen die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz vor, so ist der sich aus der Systematik des Gesetzes ergebende Zweck des § 41 Abs. 2 BImSchG, den Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor den in § 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG geregelten Maßnahmen des passiven Lärmschutzes sicherzustellen, zu beachten (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 42.97). Aktiver Lärmschutz ist insoweit nur dann verzichtbar, wenn Aufwand und Kosten zu seiner Umsetzung außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen oder die Maßnahmen mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Die Unverhältnismäßigkeit tritt jedoch nicht bereits dann ein, wenn aktive Maßnahmen kostenaufwendiger als passive sind. Nur soweit zwischen den Kosten für aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen oder zwischen Kosten und Nutzen ein offensichtliches Missverhältnis besteht, ist der Aufwand für aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht zu rechtfertigen (BVerwG, Beschluss v. 30.08.1989, 4 B 97/89). Dabei sollen die Kosten des Lärmschutzes den Verkehrswert der schutzbedürftigen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereichs nicht übersteigen.

Letztlich wird die Ausgewogenheit einer Planung trotz Betroffenheit der Nachbarn durch Lärm oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV dann nicht berührt, wenn bei der Planung eine Alternative nicht ernsthaft in Betracht kam und die genannte Betroffenheit der Nachbarn abwägungsfehlerfrei durch Anordnung von aktivem oder passivem Schallschutz ausgeglichen werden kann (BVerwG, Beschluss vom 29.11. 1995, 11 VR 15.95 und Urteil vom 05.03.1997, 11 A 25.95). Dies ist hier der Fall.

7.5.1.2 Verkehrsprognose

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Immissionsbelastung ist die Verkehrsprognose. In seinem Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, hat das BVerwG dazu ausgeführt:

> „*Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt eine ordnungsgemäße Untersuchung der von einem Straßenbauvorhaben voraussichtlich ausgehenden Geräuschimmissionen voraus, dass die ihr zu Grunde liegende Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Er-*

kenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht erstellt worden ist. Die Überprüfungsbefugnis des Gerichts erstreckt sich allein darauf, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet ist (..).“ UA Rn. 96 m.w.N.

Die hier in das Verfahren eingebrachte Verkehrsuntersuchung genügt diesen Anforderungen (vgl. Kapitel B Nr. 6.1.2 dieses Beschlusses). Soweit sie von den Einwendern kritisiert wird, wurde dies dort thematisiert, die Einwendungen wurden zurückgewiesen.

7.5.1.3 Lärmuntersuchung/-berechnung

Die Lärmuntersuchungen erfassen alle in Betracht kommenden Bereiche und dort eine ausreichende Zahl von Immissionspunkten. Die aufgrund des Vorhabens zu erwartenden Belastungen durch Straßenverkehrslärm lassen sich anhand der Unterlagen vollständig beurteilen.
Die dazu durchgeführte Verkehrslärmberechnung genügt in vollem Umfang den rechtlichen Vorgaben. Alle dafür erforderlichen Daten wurden sorgfältig erhoben und nach allgemein anerkannten Methoden aufbereitet. Der gewählte Untersuchungsraum bildet die Bebauung im Umfeld des Vorhabens ausreichend und vollständig ab und die schalltechnische Berechnung selbst ist nach Überprüfung zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch einwandfrei und sachlich richtig. Auch die zur Bestimmung des korrekten Lärmschutzanspruchs zu treffende Erfassung des jeweiligen Gebietscharakters, in dem sich die Schutzobjekte befinden, ist korrekt erfolgt.

Die entlang der heutigen B 64 außerhalb der im Zusammenhang bebauten Bereiche von Höxter und Godelheim vorhandenen Einzelgebäude (Höxter: Driburger Straße 26 und 27, Godelheimer Straße 29; Beverungen: Neuer Weg 8) sowie auch die, die zu Höxter-Maygadessen gehören (Haus-Nrn. 1, 1a, 2, 4), wurden danach richtigerweise den Kern-, Dorf- und Mischgebieten zugeordnet. Die Kreismülldeponie bei Wehrden mit ihren Büroräumen, Lagerhallen und Aufenthaltsräumen nahe der B 83n konnte nur der Schutzstatus von Gewerbegebieten zuerkannt werden. Alle sonstigen betroffenen Gebäude sind Bestandteil allgemeiner Wohngebiete. Dies gilt sowohl für den Westen von Godelheim (Bereiche Marbeke, Vor dem

Langenberg, Ferdinand-Wagner-Weg, Landrat-Schlüter-Weg, Am Maibach, Sachsenweg, Am Gehrenhof, Friedhofstraße, Burgfeldstraße) als auch für den Bereich des Ziegenberges am Stadtrand von Höxter (Im Hohen Felde, Turmweg).

Krankenhäuser, Schulen, Kurheime oder Altersheime sind nicht betroffen.

Der schalltechnischen Berechnung wurden die in der Verkehrsuntersuchung von Oktober 2019 ermittelten Verkehrsmengen zu Grunde gelegt. Die Aufteilung des DTV in den Verkehr, der am Tage (6 Uhr bis 22 Uhr) und den, der in der Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) zu verzeichnen ist, hat der Verkehrsgutachter in der Verkehrsuntersuchung unter Rückgriff auf u. a. die Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen von 2010 und 2015 vorgenommen.

Neben dem maßgeblichen durchschnittlichen Verkehrsaufkommen und seinem LKW-Anteil (der nach der RLS 90 maßgebende Schwerlastverkehr > 2,8 t wurde unter Berücksichtigung des von der Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlichten Ansatzes, wonach $^1/_6$ des Lieferwagenverkehrs dem Segment > 2,8 t zuzuordnen ist, errechnet), jeweils im DTV, sind u. a. auch die zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten von 100 km/h für PKW bzw. 80 km/h für LKW sowie die z. B. für verschiedene Straßenoberflächen oder Steigungs-/Gefällestrecken vorgesehenen Korrekturwerte in die Berechnung eingeflossen. Der vorgesehene Einbau eines den Verkehrslärm im Vergleich zum Referenzbelag der RLS-90 um 2 db(A) mindernden Lärms wurde dementsprechend mit dem Korrekturfaktor von -2 dB(A) berücksichtigt. Da dieser Belag seine Wirkung erst ab einer Geschwindigkeit von ca. 60 km/h erreicht, wurde für die Anschlussrampen auf den Ansatz des Korrekturfaktors verzichtet. Ein Zuschlag von +2 dB(A) ist für eine Lichtsignalanlage angesetzt worden. Wind wurde mit einer Geschwindigkeit von 3 m/s in Richtung zum jeweiligen Immissionsort ebenfalls eingerechnet.

Die Berechnungen selbst wurden mit dem Programm Soundplan, Version 8.1, der Firma Braunstein und Bernd auf der Grundlage des in den RLS-90 vorgeschriebenen Rechenverfahrens durchgeführt.
Zur Berücksichtigung der sich auf die Ausbreitung des Schalls auswirkenden örtlichen Gegebenheiten (Topographie des Straßenverlaufs und der ihn umgebenden Landschaft, Standorte und Höhe der Lärmschutzanlagen, Abstände zwischen Emissions- und Immissionsorten etc.) greift das Berechnungsprogramm dabei auf ein digitales Geländemodell zurück, dass dazu vorab vom Vorhabenträger erstellt

wurde.
Das verwendete Berechnungsprogramm unterliegt der ständigen Revision und Anpassung an neuere Erkenntnisse der Lärmtechnik und gelangt in der Straßenplanung standardmäßig zur Anwendung. Gegen seine Anwendung haben sich bisher auch in der gerichtlichen Überprüfungspraxis keine Bedenken ergeben (so OVG Münster, Urteil vom 15.05.2015, 11 D 12/12AK, OVG Lüneburg, Urteil vom 20.05.2009, 7 KS 59/07; OVG Münster, Urteil vom 13.12.2007, 7 D 122/06.NE; OVG Schleswig, Urteil vom 10.10.2006, 4 KS 12/03). Es entspricht nach der Bestätigung des Lizenzgebers allen Anforderungen, Rechenoperationen nach der 16. BImSchV in Verbindung mit den RLS-90 durchzuführen und ist in einem Testverfahren des Bundesverkehrsministeriums und der Straßenbauverwaltung überprüft worden (so OVG Schleswig, a.a.O.; OVG Lüneburg, Urteil vom 23.11.2010, 7 KS 143/08).

Die Orientierung an den Lärmgrenzwerten der 16. BImSchV ist auch nur möglich, wenn das nach dieser Verordnung vorgesehene Berechnungsverfahren angewendet wird, um die Lärmbelastung zu ermitteln. Ohne Bezugnahme auf ein derartiges Berechnungsverfahren wären die Grenzwerte unbestimmt und ohne Aussagekraft, ihnen fehlte die maßgebende Bezugsebene. Die Berechnung des Verkehrslärms trägt darüber hinaus dem Umstand Rechnung, dass direkte Lärmmessungen vor Ort abhängig von der Witterungslage, den konkreten Verkehrsströmen und anderen Einflussfaktoren zu unterschiedlichen und nicht repräsentativen Ergebnissen führen. Nur die Anwendung eines einheitlichen Berechnungsverfahrens führt insoweit zu aussagekräftigen und vergleichbaren Werten (OVG Münster, Urteil vom 21.03.2003, 8 A 4230/01 unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteile vom 20.10.1989, 4 C 12/87 und 21.03.1996, 4 C 9.95).
Die RLS-90 sind zudem eine Rechenkonvention mit zahlreichen Vereinfachungen, die sich zumeist zum Vorteil der betroffenen Straßenanlieger auswirken. Nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV bzw. den RLS-90 werden neben der Berechnung des Mittelungspegels für besondere, auch durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht. Die vorgesehene energetische Mittelung des Schalldruckpegels führt zu einer stärkeren Berücksichtigung der Spitzenpegel, als dies bei einer arithmetischen Mittelung der Fall wäre. Die Summe aus Mittelungspegel und Zuschlägen ergibt den Beurteilungspegel, der mit dem jeweiligen Grenzwert verglichen werden kann (OVG Münster, a.a.O.).

Nach diesen Vorgaben sind die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen sachlich und methodisch fehlerfrei durchgeführt worden. Fehler bezüglich der verwendeten Eingangsdaten (Verkehrsmengen und Berechnungsfaktoren) wie z. B. die Nichtberücksichtigung rechnerischer Korrekturfaktoren, die zu einer Erhöhung oder Absenkung der Beurteilungspegel führen, sind nicht feststellbar.

Die Einwendung, die Berechnungen für den Ortsrand von Godelheim seien fehlerhaft, weil die dort vorgesehenen Lärmschutzwand Lärm reflektiere und sie damit jedenfalls einen Teil der ihr zugedachten Schutzwirkung nicht entfalten könne, geht fehl. Sie übersieht zum einen, dass die Lärmschutzwand nach den Planunterlagen in hochabsorbierender Form errichtet werden soll. Zum anderen sind entstehende Lärmreflexionen wie auch solche von Gebäuden ebenfalls in die Berechnungen eingegangen (vgl. S. 12 und 13 des Erläuterungsberichtes zur schalltechnischen Untersuchung im BA 1).

7.5.1.4 Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel

Die Ermittlung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen erfolgt nach den Vorgaben des § 41 BImSchG und der 16. BImSchV sowie ständiger Rechtsprechung (so zuletzt BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, 9 A 22.08 und auch OVG Münster, Urteil vom 21.01.2003, 8 A 4230/01) nicht anhand örtlicher Schallmessungen, sondern ausschließlich auf der Basis entsprechend vorgenommener Berechnungen.

Abgesehen davon dass bei neuen Verkehrswegen Messungen ohnehin nicht möglich sind (s. hierzu bereits Bundestagsdrucksache 661/89, Begründung zu § 3 der 16. BImSchV), wird zur Beurteilung der Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich – d. h. auch bei schon verwirklichten Straßenbauvorhaben, vgl. BVerwG, Beschluss vom 06.02.1999, 4 B 147.92; BVerwG, Urteil vom 20.10.1989, 4 C 12.87 – ein Mittelungspegel berechnet und nicht gemessen, eben weil die Verkehrsbelastung stark schwanken kann und erhebliche Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort insbesondere auch durch die o.g. Faktoren auftreten können.

Die tatsächliche Lärmbelastung kann daher abhängig von diesen Faktoren ebenso unter wie auch über dem errechneten Mittelungspegel liegen. Dies ist jedoch im

Lichte der 16. BImSchV normimmanent und gehört zu den Wesensmerkmalen eines Mittelungspegels, ohne dass sich hieraus ein Verstoß gegen höherrangiges Recht ableiten ließe. Messungen sind insoweit vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den späteren Ausbau- bzw. Betriebszustand vorgesehen.

Die Einwendungen, in denen Lärmmessungen gefordert werden, weist die Planfeststellungsbehörde daher zurück. Wind ist im Übrigen nach den Vorgaben der RLS-90 in die Berechnungen eingeflossen (vgl. vorstehend Nr. 7.5.1.3).

Die jeweiligen Ergebnisse der Berechnungen sind den für beide BA durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen (jeweils Unterlage 11 im Deckblatt „C“) und dort jeweils den Berechnungsprotokollen der Unterlage 11.3 zu entnehmen.

7.5.1.5 Summenpegelbildung

Die zur Beurteilung der Frage, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erreicht oder überschritten werden, maßgebende Beurteilungspegel ist grundsätzlich nicht als „Summenpegel“ unter Einbeziehung von anderen sich ggf. im Planungsraum auswirkenden Verkehrswegen zu ermitteln. Maßgeblich ist ausschließlich der Beurteilungspegel des von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms (vgl. Ziffer 10.6 Abs. 2 der VLärmSchR 97 und BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95, sowie Beschluss vom 06.03.2013, 4 BN 39.12, Rn. 6 m.w.N.). Soweit die Lärmimmissionen der planfestgestellten Straße in baulich nicht veränderte Bereiche hinein ausstrahlen, bleibt die auf den dortigen Verkehr zurückzuführende Vorbelastung deshalb unberücksichtigt. Damit bleiben die auf die Bahn zurückzuführenden Lärmimmissionen außer Ansatz.

Dies ergibt sich aus den folgenden Überlegungen:

Bei der gem. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geforderten Einhaltung der Immissionsgrenzwerte kommt es, wie sich aus § 1 der Verordnung und ihrer Entstehungsgeschichte ergibt, allein auf den von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm an. Die Beurteilungspegel sind für jeden Verkehrsweg gesondert zu berechnen. Für Straßen ergibt sich dies aus der Anlage 1 der 16. BImSchV ihrer bis zum 28.02.2021 gültigen Fassung und der RLS-90, wobei sich mit der Neufassung der 16. BImSchV und der RLS-19, mit der die Anlage

1 ersatzlos entfallen ist, keine Änderungen ergeben haben. Denn diese Regelungen lassen in die Berechnung nur Faktoren eingehen, welche sich auf die jeweilige neue oder zu ändernde Straße beziehen. Auswirkungen, die von anderen Verkehrswegen ausgehen, bleiben unberücksichtigt (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95; Beschluss vom 11.11.1996, 11 B 66.96, Urteil vom 12.04.2000, 11 A 18/98, sowie auch Urteil vom 11.01.2001, 4 A 13.99).

Lärmgrenzwerte erlangen ihre Aussagekraft insoweit nur im Zusammenspiel mit einem Mess- oder Berechnungsverfahren, in dem sie zu ermitteln sind. Ohne Bezugnahme auf ein derartiges Verfahren wären die Grenzwerte unbestimmt. Ihnen fehlt die maßgebende Bezugsebene (BVerwG, Urteil vom 20.10.1989, 4 C 12.87. Die Regelung des § 43 Abs. 1 S. 1 BImSchG ermächtigt demgemäß den Verordnungsgeber zum Erlass von Vorschriften auch über das „Verfahren zur Ermittlung der Emissionen oder Immissionen“. Dies ist für Straßen über die Anlage 1 der 16. BImSchV alter Fassung und die RLS-90 bzw. über die RLS-19 geschehen. Diese darin enthaltenen Vorgaben lassen in die Berechnung des Beurteilungspegels ausschließlich Faktoren eingehen, welche sich auf den neuen oder zu ändernden Verkehrsweg beziehen. Auswirkungen von anderen Verkehrswegen bleiben gänzlich unberücksichtigt. Für die Ermittlung eines wie auch immer gearteten Summenpegels stellt die 16. BImSchV jedenfalls für den Regelfall kein Verfahren bereit. Das Diagramm V der Anlage 1 zur 16. BImSchV alter Fassung bzw. die RLS-19 (vgl. dort insbesondere Nr. 3.2 und Diagramm IV) stellen die Berechnungsweise eines Summenpegels lediglich für die zusammenfassende Berechnung der Beurteilungspegel mehrerer Fahrstreifen bzw. Fahrstreifenteilstücke und Parkflächen derselben Straße zur Verfügung. Dies legt den Umkehrschluss nahe, den Ausschluss einer summativen Berechnung für alle anderen Fallbereiche als gewollt anzusehen (BVerwG, Urteile vom 21.03.1996, 4 C 9.95, und vom 11.01.2001, 4 A 13.99).
Für die auszulegenden Planunterlagen war es daher ausreichend, dass sich die lärmtechnische Unterlage mit den Ergebnislisten der ermittelten Beurteilungspegel grundsätzlich auf den Verkehrslärm der B 64n/B 83n ohne Einbeziehung von Vorbelastungen bzw. ohne den Verkehrslärm anderer Verkehrswege und damit ohne Summenpegel beschränkt hat.

Notwendig werden kann die Bildung eines Summenpegels allerdings dann, wenn der neue oder der zu ändernde Verkehrsweg zusammen mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit

Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (vgl. u. a. BVerwG, Beschluss vom 24.10.2010, 4 BN 28.10, Rn. 3, und Urteil vom 19.12.2017, 7 A 7.17, Rn. 46). Dies wäre dann der Fall, wenn für die B 64n/B 83n errechnete Beurteilungsparameter für die Nacht unterhalb von 60 dB(A) bzw. für den Tag unterhalb 70 dB(A) liegen und sie unter Berücksichtigung der Bahnimmissionen auf mindestens 60 bzw. 70 dB(A) steigen würden (vgl. Ausführungen zu diesen Schwellenwerten vorstehend unter Nr. 7.5.1.1 des Beschlusses).
Mit Blick auf die Parallelführung der B 64n zur Bahnlinie hat der Vorhabenträger daher im Zuge des Verfahrens die lärmtechnischen Berechnungen für solche Gebäude um Summenpegel ergänzt, bei denen gem. RLS 90 errechnete Beurteilungspegel an der B 64n/B 83n so hoch sind, dass sie sich schon ohne Summenpegel im Bereich der vorgenannten Schwellenwerte bewegen oder sie aufgrund eines zu geringen Abstands zu den Schwellenwerten mit Summenpegel erreichen könnten.

Soweit er bereits in Gegenäußerungen zu Einwendungen aufgrund der Forderung einer Summenpegelbildung solche ermittelt hatte, sind dort benannte Werte allerdings aufgrund der bahnseitig zunächst auf Anfrage benannten Datengrundlage (Zahl der Bahnfahrten, Geschwindigkeiten, Fahrzeugkategorien, Fahrzeugeinheiten/Traktionen etc.) wesentlich zu hoch ausgefallen. Insbesondere hat sich gezeigt, dass auf der Strecke überwiegend Bahnfahrzeuge mit nur einer Einheit (Traktion) verkehren und verkehren werden. In die bisherigen Berechnungen eingegangen waren durchgehend 3 Einheiten bzw. Traktionen pro Bahnfahrt. Allein die geringeren Traktionen minimieren die Schallleistungspegel um 4,7 dB(A). Hinzu kommt, dass die tatsächlich verkehrende Fahrzeugkategorie leiser ist als die zunächst angenommene (Schallleistungspegel -0,9 dB(A)). Erhöht haben sich die gefahrenen Geschwindigkeiten (120 km/h statt 100 km/h = +1,1 dB(A) beim Schallleistungspegel). Die in der Gegenäußerung zur Einwendung 13 benannten Summenpegel reduzieren sich dadurch beispielsweise um 2 und teilweise auch 3 dB(A).

7.5.1.6 Lärmschutzkonzept, Verhältnismäßigkeit des passiven Lärmschutzes

Der geplante Straßenneu kann den Anliegern auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde und unter Berücksichtigung der durch die Gebietsart und die tat-

sächlichen Verhältnisse bestimmten Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit insofern zugemutet werden, als das vom Vorhabenträger entwickelte Lärmschutzkonzept mit seiner Kombination von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen den konkreten örtlichen Verhältnissen angemessen Rechnung trägt.

Das Lärmschutzkonzept setzt sich aus den in den Nebenbestimmungen 5.5.2.1 und 5.5.3.1 im Kapitel A des Beschlusses benannten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen zusammen. Der aktive Lärmschutz stellt dabei einen Vollschutz sicher (d. h. sowohl bezogen auf den Tag als auch auf die Nacht überschreitet kein berechneter Beurteilungspegel die Grenzwerte der 16. BImSchV), von dem 9 Häuser ausgenommen sind. Dies sind in dem im Zusammenhang bebauten allgemeinen Wohngebiet von Godelheim die Gebäude Am Maibach 40, 40a, Friedhofstraße 35 sowie Sachsenweg 9a und 9c. Am Stadtrand von Höxter (ebenfalls im allgemeinen Wohngebiet) kommen die beiden Häuser Im Hohen Felde 27 und 29 hinzu. Im Außenbereich an der B 64 bzw. B 64n sind es die beiden Einzelgebäude Driburger Straße 26 und Godelheimer Straße 29.

Das mit diesen Ergebnissen verbundene und hiermit planfestgestellte Lärmschutzkonzept ist mit § 41 BImSchG vereinbar. Es ist auch unter Beachtung des Vorrangs des aktiven Lärmschutzes gegenüber dem passiven (§ 41 Abs. 2 BImSchG) rechtlich nicht zu beanstanden. Eine Ausweitung des aktiven Lärmschutzes stünde außer Verhältnis zum Nutzen/dem angestrebten Schutzzweck.

Die den Vorrang des aktiven Lärmschutzes normierende Vorschrift des § 41 Abs. 1 BImSchG hat für die Fachplanung Schrankenfunktion, d. h. sie zeigt für den Bereich des Verkehrslärmschutzes eine äußerste Grenze auf, die nicht im Wege der fachplanerischen Abwägung überwindbar ist. Die Ergebnisoffenheit, die für die fachplanerische Abwägung an sich kennzeichnend ist, gilt für die Verhältnismäßigkeitsprüfung des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht. Die Planfeststellungsbehörde darf und muss damit sämtliche öffentlichen und privaten Belange, die Einfluss auf das Maß des aktiven Lärmschutzes haben, bei ihrer Verhältnismäßigkeitsprüfung berücksichtigen. Der Vorhabenträger ist also gehalten, mit planerischen Mitteln eine Lärmschutzkonzeption zu entwickeln, die den konkreten örtlichen Gegebenheiten angemessen Rechnung trägt. Diese Lärmschutzplanung erschöpft sich dabei aber nicht in einer schlichten Machbarkeitsstudie, mit der lediglich festgestellt wird, was der Stand der Lärmtechnik ohne Verstoß gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften hergibt. Aufgrund des § 41 Abs. 2 BImSchG ist immer zugleich die Kostenfrage

aufzuwerfen mit der möglichen Folge, dass Abstriche gegenüber einer optimalen Lösung, d. h. der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen, im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheinen können.
Diese Verhältnismäßigkeitsprüfung stellt nicht grundsätzlich individuell auf den einzelnen Lärmbetroffenen in der Nachbarschaft ab. Es ist nicht zu beanstanden, wenn abgrenzbare Schutzbereiche einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden (BVerwG, Urteil vom 15.05.2000, 11 A 42/97); im Übrigen aber können überschlägig die Gesamtkosten der Schutzanlagen im Planfeststellungsabschnitt ermittelt und hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffektes bewertet werden. Ziel dieser Bewertung muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Dabei sind insbesondere innerhalb von Baugebieten Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten. Nur im Rahmen einer differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse kann schließlich topographischen Schwierigkeiten (Trasse in Dammlage, Brückenbauwerke) planerisch angemessen Rechnung getragen werden. Selbst bei einer noch so differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse kann keine bestimmte Relation vorgegeben werden, ab der unverhältnismäßige Kosten in verhältnismäßige umschlagen. Ausschlaggebend ist vielmehr, ob bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände das Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt.

Maßgebend bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung sind in erster Linie die Kosten im Verhältnis zur Verringerung der Lärmbelastung. Dabei kann und muss die Zahl der Lärmbetroffenen sowie besonders störanfälliger Objekte eine Rolle spielen. Daneben können andere Gesichtspunkte miteinbezogen werden, z. B. allgemeine Kosten-Nutzen-Erwägungen in Bezug auf Lärmschutzwände ab bestimmten Höhen (Sprungkosten im weiteren Sinne; Abnahme der Wirksamkeit von Lärmschutzwänden mit der Höhe) oder auch städtebauliche Gesichtspunkte (vgl. schon OVG Münster, Urteil vom 14.08.2008, 7 D 68/07.NE; BayVGH, Urteil vom 12.04.2002, 20 A 01.416/-17/-18, DVBl. 2002 S. 1140 ff.; BVerwG, Urteil vom 24.09.2003, 9 A 69.02, NVwZ 2004, S. 340).
Neben den öffentlichen Belangen des Landschaftsschutzes und der Stadtbildpflege können des Weiteren im Einzelfall auch schutzwürdige private Belange negativ Betroffener den Ausschlag geben, an sich mögliche technische Varianten des aktiven Lärmschutzes nicht vollständig auszuschöpfen. Hierzu zählt beispiels-

weise das Interesse, eine dichte Grenzbebauung, veränderte Licht- und Belüftungsverhältnisse, Lärmverlagerungen sowie den Verlust von Sichtbeziehungen zu vermeiden.

Insbesondere zum regelmäßig im Vordergrund stehenden Kostengesichtspunkt hat das BVerwG in seinem Urteil vom 15.03.2000 (BVerwG 11 A 42.07, BVerwGE 110, 370 (390)) ausgeführt, die für die Anwendbarkeit des § 41 Abs. 2 BImSchG maßgebliche Frage, ob die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Ver-hältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, hänge nicht davon ab, ob der Aufwand für den aktiven Lärmschutz im Vergleich zu den Kosteneinsparungen im Bereich des passiven Lärmschutzes eine quantifizierbare Verhältnismäßigkeitsschwelle übersteige. Entscheidend sei vielmehr, welcher Erfolg dem aktiven Lärmschutz im Einzelnen zugeschrieben werden könne. Dies sei jedoch nicht daran zu messen, inwieweit Kosten für passiven Lärmschutz eingespart werden könnten. Das BVerwG hat dann in seinem Urteil vom 13.05.2009 (BVerwG, 9 A 72.07), auf das spätere Entscheidungen Bezug nehmen (siehe BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07; BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, 9 A 22/08), die anzuwendenden Maßstäbe nochmals grundlegend wie folgt zusammengefasst:

> *„Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entspricht es nicht den Vorgaben des § 41 BImSchG, die Unverhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Lärmschutzes allein daraus herzuleiten, dass die nach § 42 Abs. 2 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz – wie regelmäßig – erheblich billiger wären (vgl. Urteile vom 15. März 2000 – BVerwG 11 A 42.97 – BVerwGE 110, 370 <390> und – BVerwG 11 A 46.97 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 34 S. 85). Vielmehr ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind – ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau – schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln.*
>
> *Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahmen insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.*
>
> *Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls (vgl. Beschluss vom 30. August 1989 – BVerwG*

4 B 97.89 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 5 S. 2). Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (vgl. Urteile vom 15. März 2000 – BVerwG 11 A 42.97 – a.a.O. S. 382, vom 24. September 2003 – BVerwG 9 A 69.02 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 40 S. 113). Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke.

Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (vgl. Urteil vom 15. März 2000 – BVerwG 11 A 42.97 – a.a.O. S. 383).“

Diesen Anforderungen wird das vom Vorhabenträger entwickelte Lärmschutzkonzept im vollen Umfang gerecht. Mit den im Tenor verbindlich vorgeschriebenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ist sichergestellt, dass künftig keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche für die Nachbarschaft hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

Über dieses Konzept hinausgehende Forderungen sind unbegründet und werden daher zurückgewiesen. Insbesondere auf weitergehende aktive Maßnahmen ergeben sich aus § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV vorliegend keine Ansprüche.

Zur Prüfung, ob das Lärmschutzkonzept diesen Vorgaben entspricht, hat der Vorhabenträger in der schalltechnischen Untersuchung für den BA 1 – im BA 1b ergeben sich keine Beurteilungspegel, die weitergehende Lärmschutzmaßnahmen aktiver oder passiver Art erfordern könnten – auch ermittelt, welche Kosten jeweils für weitergehenden aktiven Lärmschutz erforderlich wären und Kostenermittlungen angestellt.

Driburger Straße 26

Das Gebäude liegt ca. 45 m nordwestlich der vorhandenen B 64. Bezogen auf die B 64n liegt es ca. 30 m südöstlich. Die B 83n mit ihrem Anschluss an die B 64alt und die B 64n verläuft ca. 100 m südwestlich des Hauses. Das Verkehrsaufkommen auf der B 64alt liegt 2030 im Bezugsfall bei 7.600 Kfz, für den Planfall werden aufgrund des Neuanschlusses der B 83n 12.400 Kfz (jeweils DTV) prognostiziert. Die errechneten Beurteilungspegel liegen zwischen 65 dB(A) und 71 dB(A) für den Tage sowie zwischen 58 dB (A) und 64 dB(A) für die Nacht. Die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) für den Tag und 54 dB(A) für die Nacht werden somit durchgehend und zum Teil deutlich überschritten. Von 20 errechneten Beurteilungspegeln liegen 7 um 2 bis 3 dB(A) oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwelle von 60 dB(A) in der Nacht und 1 Beurteilungspegel um 1 dB(A) über der 70 dB(A) Schwelle für den Tag.

Für einen vollständigen aktiven Lärmschutz bedürfte es hier einer 190 m langen und 9 m hohen Lärmschutzwand, die ausschließlich diesem Gebäude zu Gute käme – für weitere Schutzfälle also keine Auswirkungen hätte – und Kosten in Höhe von 1.060.200,- Euro verursachen würde. Angesichts dieser Größenordnung ist der aktive Lärmschutz trotz der Grenzwertüberschreitungen offensichtlich unverhältnismäßig.
Auch eine bei gleicher Länge nur 6 m hohe Lärmschutzwand, mit der auf der Erdgeschossebene der Immissionsgrenzwert für den Tag einhaltbar wäre, verursacht noch Kosten in Höhe von 706.800,- Euro. Auch sie stehen aber offenkundig außer Verhältnis zum Schutzzweck. Dies gilt insbesondere in Relation zum Verkehrswert des Gebäudes. Die Planfeststellungsbehörde darf hier jedenfalls davon ausgehen, dass diese Kosten den Wert des Gebäudes erreichen oder übersteigen. Für die Kosten des Vollschutzes dürfte dies ohnehin gelten. Auf eine detailliertere Kosten-Nutzen-Analyse kann vor diesem Hintergrund verzichtet werden.
Für die Abwägung ist dabei auch entscheidend, dass die sich auf den Tageswert beziehende Überschreitung der Gesundheitsschwelle auf eine Fassadenseite im 1. Obergeschoss bezieht, von der kein Außenwohnbereich betroffen ist.

Anders als die für die Außenanlagen maßgebenden Tageswerte lassen sich die nächtlichen Beurteilungspegel durch passive Lärmschutzmaßnahmen auf ein zumutbares Maß senken.

Die vom Vorhabenträger ermittelten Summenpegel führen zu keinem anderen Ergebnis. Wie die entsprechenden Berechnungen gezeigt haben, bleiben sämtliche Beurteilungspegel der lärmtechnischen Untersuchung unverändert.

Der in der Einwendung 7 geforderte weitergehende aktive Lärmschutz wird daher als unverhältnismäßig abgelehnt.

Godelheimer Straße 29

Das Gebäude Godelheimer Straße 29 befindet sich ca. 150 m südlich des nördlichen Endes des BA 1 der B 64n und dort ca. 20 m östlich von ihr. Die B 64n entsteht hier durch Neu- bzw. Ausbau in alter Trasse. Die Bahnlinie verläuft zwischen dem Gebäude und der B 64/B 64n.
Das Haus ist entsprechend vorbelastet (DTV 2030: 11.500). Im Planfall steigt das Verkehrsaufkommen auf 13.200 Kfz. Die berechneten Beurteilungspegel liegen zwischen 62 und 69 dB(A) am Tage sowie 56 und 62 dB(A) in der Nacht. Die Summenpegel liegen teilweise höher ((maximal 1 dB(A)). Der höchste Tageswert von 69 dB(A) bleibt unverändert, der höchste Nachtwert steigt auf 63 dB(A).
Eine Vollschutz sicherstellende Lärmschutzwand müsste 190 m lang und 3 m hoch sein. Die Kosten lägen bei 290.700 Euro. Auch sie sind in Relation zum Schutzzweck des BImSchG und der 16. BImSchV unverhältnismäßig. Denn zum einen ist das Gebäude nicht unerheblich vorbelastet. Zum anderen sind auf der hauptbelasteten Westseite des Gebäudes keine Außenwohnbereiche vorhanden. Bezüglich des auf der Südseite vorhandenen Terrasse entspricht der Summenpegel dem Immissionsgrenzwert für den Tag ((64 dB(A)), der somit unter Einbeziehung des Bahnlärms eingehalten wird. Auf der Nordseite wird beim Summenpegel der Immissionsgrenzwert für den Tag zwar – und nur – in Höhe des ersten Obergeschosses um 1 dB(A) überschritten. Auch dort ist jedoch kein Außenwohnbereich vorhanden.
Der gesundheitsrelevante Schwellenwert von 70 dB(A) am Tage wird daher beim Summenpegel an keiner Stelle erreicht.

Die Nachtwerte, bei denen sich im Summenpegel nur auf der Westseite (Erdgeschoss und 1. Etage) Überschreitungen der 60 dB(A) Schwelle um 1 bzw. 3 dB(A) einstellen, lassen gesunde Wohnverhältnisse durch passive Lärmschutzmaßnahmen auf ein zumutbares Maß senken, wenn die Dämmwirkung der Außenfassade

nicht ohnehin bereits ausreicht.

Gebäude am Ziegenberg (Im Hohen Felde 27 und 29)

Diese beiden Gebäude befinden sich am Ziegenberg unmittelbar am Nordende der B 64n im BA 1. Sie reichen bis zu ca. 40 m an die B 64n heran, die hier – wie beim Gebäude Godelheimer Straße 29 – in der Trasse der B 64alt entsteht. Die Gebäude sind durch ein Verkehrsaufkommen von 11.500 Kfz (DTV im Bezugsfall 2030) vorbelastet. In der Prognose steigt das Verkehrsaufkommen auf der B 64n auf 13.200 Kfz.
Beide Gebäude gehören zu einem allgemeinen Wohngebiet, so dass die Grenzwerte von 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht gelten. Sie liegen nur ca. 15 m auseinander, so dass sie als gemeinsam zu betrachtende Schutzfälle grundsätzlich von einer gemeinsamen Lärmschutzwand erfasst werden könnten.

Die Beurteilungspegel für das Haus mit der Nr. 27 erreichen am Tage bis zu 65 dB(A) an der höchstbelasteten östlichen Fassade und im 1. Obergeschoss. Nachts werden an der Ostseite bis zu 58 dB(A) erreicht. Die errechneten Summenpegel haben keine Erhöhungen dieser Beurteilungspegel zur Folge.
Die Beurteilungspegel für das ca. 50 m von der B 64n entfernt stehende Haus mit der Nr. 29 erreichen am Tage bis zu 60 dB(A) an der östlichen Fassade und im 1. Obergeschoss. Nachts werden auf der Ostseite bis zu 54 dB(A) erreicht. Mit den Summenpegeln steigt nur der nächtliche Parameter im Erdgeschoss der Ostseite. Er erhöht sich von 52 auf 53 dB(A). Alle anderen bleiben unverändert.

Für beide Gebäude lässt sich ein effektiv wirkender aktiver Lärmschutz per Lärmschutzwand aus topographischen Gründen nicht realisieren. Denn sie liegen am Ziegenberg rd. 16 m über dem Niveau der B 64n. Selbst eine 10 m hohe Lärmschutzwand könnte daher keine relevanten Lärmminderungen bewirken.

Die gesundheitlich relevanten Schwellen werden auch beim Summenpegel nicht erreicht, sondern um mindestens 5 dB(A) am Tage bzw. 2 dB(A) in der Nacht unterschritten.

Unter Berücksichtigung der Höhe der Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte, der Unterschreitungen der gesundheitsrelevanten Schwellenwerte, der vor-

handenen Vorbelastungen und der die Wirkung einer Lärmschutzwand blockierenden topographischen Lage beider Gebäude entspricht der Verweis auf den passiven Lärmschutz der Verhältnismäßigkeit.

Am Maibach 40 und 40a, Sachsenweg 9a und 9c, Friedhofstraße 35

Diese 5 Gebäude befinden sich innerhalb der allgemeinen Wohngebiete von Godelheim. Es sind auf den ca. 300 m zwischen der Friedhofstraße im Norden und der Straße „Am Maibach“ im Süden die 5 westlichsten und damit der Bahn und der B 64n nächstgelegenen Wohnhäuser. Der kürzeste Abstand zur B 64n (Am Maibach 40a) beträgt ca. 30 m.
Der aktive Lärmschutz umfasst neben dem lärmmindernden Asphalt eine Lärmschutzwand, die hier zwischen Bau-km 9+060 und Bau-km 9+440 = auf 380 m Länge nicht nur 4 m, sondern 6 m hoch ist.
Die höchste Belastung ergibt sich korrespondierend mit dem geringsten Abstand für das 3-geschossige Gebäude „Am Maibach“ 40a. Bezogen auf das 2. Obergeschoss werden dort am Tage bis zu 64 dB(A) sowie in der Nacht bis zu 57 dB(A) erreicht. Der für das 2. Obergeschoss errechnete Tagespegel von 64 dB(A) ist dabei der einzige innerhalb von Godelheim, der den Grenzwert von 59 dB(A) übersteigt. Nachts liegen bei diesem Gebäude 4 Einzelpegel über dem Grenzwert von 49 dB(A). Bei den 4 anderen Gebäude übersteigen jeweils nur ein einzelner bzw. bei einem Gebäude (Sachsenweg 9c) 2 Nachtpegel den Grenzwert.
Eine Vollschutzlösung würde einer Erhöhung der Lärmschutzwand um 3 m auf dann insgesamt 9 m im hier relevanten Abschnitt bedürfen.

Ohne Lärmschutzwand wären 174 Schutzobjekte entweder am Tag oder in der Nacht von Grenzwertüberschreitungen betroffen. Die Kosten der planfestgestellten Lösung wurden auf 2,51 Millionen Euro beziffert. Pro Immissionsort und Schutzfall sind dies rd. 15.300 Euro. Angesetzt wurden dazu pauschal 510 Euro pro m² Wand bis zur Höhe von 5 m und 620 Euro pro m² Wand für Höhen von mehr als 5 m. 130.000 Euro für 10 Schutzfälle (9 Nachtwerte, 1 Tageswert, pauschal 13.000 Euro pro Schutzfall) kommen hinzu.
Die Vollschutzlösung würde die Kosten auf insgesamt 3,21 Millionen Euro erhöhen. Umgerechnet auf jeden der 10 verbliebenen Schutzfälle sind dies nicht in einem angemessenen Verhältnis zum Schutzzweck stehende Mehrkosten von jeweils 69.400 Euro. Dessen ungeachtet wäre nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine 9 m hohe Wand in entsprechender Nähe zu den Gebäuden

unter städtebaulichen Aspekten nicht mehr verträglich. Insofern ist eine 6 m hohe Wand akzeptabel, reizt die Zumutbarkeit andererseits aber weitgehend aus. Allein eine Erhöhung des 380 m langen Wandabschnitts um nur 1 m auf 7 m würde die Wand zudem um 235.600 Euro verteuern, würde dabei aber nur 6 der 10 verbliebenen Schutzfälle lösen. Je gelöstem Schutzfall wären dies Kosten in Höhe von 39.270 Euro. Auch diese Kosten stehen bei ergänzender Berücksichtigung der Höhe der Lärmschutzwand und ihrer städtebaulichen Wirkung nicht in einem angemessenen Verhältnis zu dem Schutzzweck, zumal 3 der offen gebliebenen Fälle lediglich Grenzwertüberschreitungen von 1 dB(B) beinhalten; nur der vierte beinhaltet eine Grenzwertüberschreitung von mehr als 3 dB(A).
Zu den weiteren alternativen Ausführungen der Kosten-Nutzen-Analyse wird auf die in der lärmtechnischen Unterlage enthaltenen Tabellen Bezug genommen.

Wie die errechneten Summenpegel ergeben haben, werden die Schwellenwerte von 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) von keinem Beurteilungspegel erreicht. Gesundheitsrelevante Beeinträchtigungen als Folge der Summenpegelbildung können mithin ausgeschlossen werden.

Anträge auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen werden daher abgelehnt.

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Prüfung die Kosten für verbleibende passive Schutzmaßnahmen jedenfalls insofern außer Betracht gelassen, als ein wie immer geartetes Aufwandfaktorverhältnis zwischen aktiven und passiven Schutzmaßnahmen nach der Rechtsprechung des BVerwG für sich allein betrachtet über eine allenfalls indizielle Wirkung nicht hinauskommt (in diesem Sin-ne: BVerwG, Beschluss vom 10.10.1995, 11 B 100.95, NVwZ-RR 1997, 336 <337>; BVerwG, Beschluss vom 03.04.2007, 9 PKH 2.06 (9 A 21.06/9 VR 10.06)). Bei der für die Anwendbarkeit des § 41 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen Frage, ob die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, *„kann die Unverhältnismäßigkeit aktiven Lärmschutzes nicht allein daraus hergeleitet werden, dass die nach § 42 Abs. 2 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz – wie regelmäßig – erheblich billiger wären.“* (BVerwG, Urteil vom 18.07.2013, 7 A 9.12, UA Rn. 24).

Auch bei der Ermittlung der Zahl der Schutzfälle ist die Planfeststellungsbehörde von der vorstehend zitierten Entscheidung des BVerwG vom 18.07.2013 ausge-

gangen, wonach bei jeder Wohneinheit die in § 2 der 16. BImSchV angelegte differenzierende Betrachtung von Tag- und Nachtwerten aufgegriffen und insoweit jeweils zwei Schutzfälle eingestellt werden können. *„Diese Handhabung entspricht der in § 41 Abs. 2 BImSchG getroffenen Regelung; denn mit der Formulierung, dass die in Absatz 1 normierte Pflicht zum aktiven Lärmschutz nur entfällt, „soweit" die Kosten unverhältnismäßig sind, bringt das Gesetz zum Ausdruck, dass auch ein „Teilschutz" das Ergebnis der Verhältnismäßigkeitsprüfung sein kann. Das gilt nicht nur bezogen auf Teilmengen der betroffenen Wohneinheiten, sondern auch bezogen auf einen „suboptimalen Schutz" nur für die Tagwerte mit der Folge einer Kombination von aktiven und passiven Schutzvorkehrungen, womit gerade auch die Außenwohnbereiche den für sie rechtlich beachtlichen Lärmschutz erhalten (vgl. Beschluss vom 22.12.2004 – BVerwG 4 B 75.04 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 42 S. 129 = juris Rn. 10)."* (BVerwG, a.a.O., UA Rn. 30).

Die Ablehnung weitergehenden aktiven Lärmschutzes schließt im Übrigen aus den folgenden Gründen die Verwendung offenporigen Asphalts (OPA) aus:

Offenporiger Asphalt (OPA) ist die Ausführung einer Straßenoberfläche, bei der der Straßenwassertransport über große Poren in der obersten Straßendecke erfolgt. Damit das Wasser zur Verhinderung von Schäden durch Frost nicht im Straßenbereich in die Trag- und Frostschutzschicht eindringen kann, wird eine Sperrschicht unterhalb der Deckschicht eingebaut. Um einen ungehinderten Abtransport des Straßenwassers zu den seitlich gelegenen Straßenentwässerungseinrichtungen zu gewährleisten, darf die Oberfläche in der seitlichen Ausführung keine Unterbrechung aufweisen. Die Offenporigkeit vermindert die Rollgeräusche und bei Regen befindet sich weniger Wasser auf der Fahrbahn.
Den Vorteilen des OPA stehen jedoch erhebliche Nachteile gegenüber. Denn aufgrund seiner Offenporigkeit aufgrund von Kornbruch und Verschmutzung hat OPA gegenüber anderen Asphaltdecken eine stark verkürzte Nutzungsdauer. Aktuelle Erfahrungswerte zeigen eine Nutzungsdauer von max. 8 bis 10 Jahren. Beiden anderen Varianten wie dem lärmmindernden Splittmastixasphalt wird dagegen mit einer Zeitspanne von 16 bis 20 Jahren bis zur ersten Sanierung gerechnet. Während die lärmdämpfende Wirkung des OPA auf die Jahre hin abnimmt, behält der in der RSTO enthaltene Splittmastixasphalt seine lärmmindernden positiven Eigenschaften dagegen bis zur Sanierung bei.
OPA stellt sehr hohe Anforderungen an den Einbau, geht mit großem technischem und logistischem Aufwand einher, stellt entsprechende Anforderungen an die ausführenden Firmen und schränkt insoweit auch die Auswahl der in Frage kommenden Firmen

ein. Die anspruchsvollere Ausführung und kostenintensivere Baumaterialien erhöhen die Baukosten erheblich.
Sanierungen stehen nicht nur sehr viel früher an und sind nicht nur erheblich aufwändiger, sondern mit einem weiteren Nachteil verbunden. Weil es die Unterbrechung der wasserführenden Schicht zu verhindern gilt, muss über die ganze Breite der Fahrbahn saniert werden (Merkblatt für Asphaltdeckschichten aus Offenporigem Asphalt - M OPA 2013). Bis dato ist eine auf einen Fahrstreifen beschränkte Sanierung jedenfalls nur bedingt möglich, eine Teilsanierung von kleinen Teilstücken kaum umsetzbar. In aller Regel erfordert dies eine Vollsperrung des betroffenen Straßenabschnitts. Im Vergleich zu „normalen Baumaßnahmen“ erhöht sich der Eingriff in den fließenden Verkehr dadurch um ca. das Doppelte der planbaren Sperrzeiten.
Auch sonst ist OPA nur eingeschränkt verwendbar. Nicht einbaubar ist er aufgrund dort auftretender Quer-, Brems- und Anfahrkräfte bei Kreuzungen, Kreisverkehren, kurvigen Straßen und Ampelregelungen. Rampen sind daher beispielsweise ein Ausschlusskriterium. Bei der zwar anbau-, nicht aber planfreien B 64n stellen auch die Anschlussstellen Bruchweg und B 83n/B 64alt Einbauhindernisse dar. Problematisch und die Lebensdauer des OPA ist des Weiteren auch der für die B 64n geplante Querschnitt 2+1. Denn bei den Querschnittswechseln von zwei Spuren auf eine sind Zwangswechsel der Fahrspuren nötig, so dass die Straßenoberfläche immer wieder an der gleichen Stelle durch punktuell auftretende Querkräfte belastet wird.

Mit der Gleichmäßigkeit bei der Fahrbahnherstellung kann ausschließlich eine lärmmindernde Wirkung erzielt werden. Die Einbaulänge sollte dabei mindestens konstant 1 km betragen. Dies setzt auch voraus, dass die Fahrbahndecke auch mit Blick auf die Wasserführung über die gesamte Fahrbahnbreite einschließlich der Ein- und Ausfahrten ohne Unterbrechung erstellt werden muss. Die stärker befahrenen Anschlussstellen – vorliegend zumindest die Anschlussstelle zur B 83n/B 64alt – würden dadurch die Lebensdauer des OPA erheblich senken. Denn die dort stattfindende Anfahr- und Bremsvorgänge belasten die Poren durch Materialabrieb.

Zwei weitere Problemfelder hängen am ländlichen Raum sowie am Winterdienst. Die B 64n wird zwar bei Ausweisung als Kraftfahrstraße im Betriebsbereich 2+1 von landwirtschaftlichen Fahrzeugen nicht nutzbar sein. Im Umfeld, in dem Ackerbau betrieben wird, ist aber mit landwirtschaftlichem Verkehr und entsprechenden Verschmutzungen (Erdanhaftungen etc.) zu rechnen. Es besteht daher eine Wahrscheinlichkeit, dass diese von anderen Fahrzeugen aufgenommen und auf die B 64n getragen werden. Auch dies trägt zur vorzeitigen Verstopfung der Poren des OPA bei. Damit geht auch nicht nur Stück für Stück seine lärmmindernde Wirkung verloren. Denn mit dem Zuset-

zen der Poren verliert OPA auch seine Griffigkeit, was die Verkehrssicherheit beeinträchtigen kann.
Physikalisch hat OPA eine niedrigere Oberflächentemperatur als eine geschlossene Decke. In Verbindung mit in den Poren eingelagertem Wasser begünstigt dies die Reifbildung und die Entstehung von Glätte. Dies wiederum erhöht die Häufigkeit, in der Winterdienste durchzuführen sind, sowie die jeweils notwendigen Tausalzmengen. Damit gehen höhere Chlorideinträge in das Grundwasser einher, die es vorliegend zu vermeiden gilt (vgl. Kapitel B Nr. 6.5.5 des Beschlusses).
Regelmäßige Säuberungen der Fahrbahn und ggf. auch Spülungen der Oberfläche können die genannten Wirkungen zwar ggf. abmildern. Sie wären jedoch sehr kostenintensiv, können ggf. ihrerseits die Oberflächen beschädigen und würden den Verkehr behindern. Sie gehören deshalb nicht zum Unterhaltungsstandard.
Letztlich wird OPA deshalb in der Regel nur auf Autobahnteilstücken verbaut, bei denen die Randbebauungen bzw. Randnutzungen aufgrund der Geländeausprägung oder mangelndem Platz letztlich nicht ausreichend durch Standardmaßnahmen des aktiven Lärmschutzes geschützt werden können (vgl. z. B. 6-spuriger Ausbau der A 57 im Ausbauabschnitt Krefeld).
Für die 64n/B 83n scheidet die Verwendung von OPA aus.

7.5.1.7 Abwägung der Lärmbeeinträchtigungen auch unterhalb des Schutzniveaus der 16. BImSchV

Auch wenn unterhalb der einfach-gesetzlichen Zumutbarkeitsschwelle kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht (vgl. u. a. BVerwG, Beschluss vom 04.09.2003, 4 B 76/03), hatte die Planfeststellungsbehörde gleichwohl zu prüfen, ob es vorliegend besonders gelagerte Sachverhalte gibt, die es erforderlich machen könnten, über das bisher die Zumutbarkeitsgrenzen sichernde Lärmschutzkonzept hinausgehend weitere Maßnahmen vorzusehen. Dies ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht der Fall.

Forderungen, die Verkehrslärmbelastung auch unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte zu reduzieren, kann daher nicht entsprochen werden.

Ausgangspunkt dieser Prüfung ist die ständige Rechtsprechung des BVerwG, nach der auch Lärm unterhalb der einschlägigen Grenzwerte im Planfeststellungsverfahren grundsätzlich abwägungserheblich ist. In Bestätigung dieser Rechtsprechung hat das BVerwG dazu in seinem Beschluss vom 31.01.2011, 7 B 55/10, ausgeführt:

„Soweit Geräusche schädliche Umwelteinwirkungen sind, sind sie unzumutbar. Die fachplanerische Abwägung beschränkt sich aber nicht auf solche Nachteile eines Vorhabens, die unzumutbar sind und deshalb nicht hingenommen werden müssen. Bei der Abwägung sind vielmehr alle vom Vorhaben berührten öffentlichen sowie privaten Belange zu berücksichtigen und – sofern zwischen ihnen Konflikte auftreten – einer umfassenden planerischen Problembewältigung zuzuführen. Dabei sind abwägungserheblich alle im jeweiligen Einzelfall von der Planung betroffenen Belange mit Ausnahme derjenigen, die geringwertig oder nicht schutzwürdig sind (vgl. Urteil vom 28. März 2007, BVerwG 9 A 17.06 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 64 und Beschluss vom 05. Oktober 1990 – BVerwG 4 B 249.89 – Buchholz 442.40 § 9 LuftVG Nr. 6). Schutzbedürftig ist auch der Belang, nicht von mehr als nur geringfügigem Lärm unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit betroffen zu sein. Dies gilt selbst bei normativ festgesetzten Immissionsgrenzwerten (vgl. Beschlüsse vom 11. November 2008 – BVerwG 9 A 56.07 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 51 und vom 05. März 1999 – BVerwG 4 A 7.98 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 149).

§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, wonach dem Träger des Vorhabens Schutzmaßnahmen aufzuerlegen sind, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, besagt nichts anderes. Im Gegenteil kennzeichnet die Vorschrift in Übereinstimmung mit dem Vorstehenden eine im Wege der Abwägung nicht zu überwindende Schwelle zum Schutz von Rechtspositionen (vgl. Urteile vom 16. März 2006 –BVerwG 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 = Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 23 und vom 01. September 1999 – BVerwG 11 A 2.98 – Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 52). Sie vermittelt einen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Schutzmaßnahmen und lässt nicht im Gegenschluss zu, dass nachteilige Wirkungen unterhalb dieser Schwelle Dritte nicht in schutzwürdigen und – nach den jeweiligen Umständen – schutzbedürftigen Interessen betreffen. Planbetroffene haben Anspruch auf fehlerfreie Abwägung gerade auch dann und insoweit, als ihr Betroffensein die Behörde nicht nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zu Schutzanordnungen verpflichtet. Ebenso wenig hindert § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG die Behörde, abwägungserhebliche Belange nach Maßgabe der jeweiligen Gegebenheiten als so gewichtig zu betrachten, dass die Vorhabenträgerin zur Vornahme von Schutzmaßnahmen

verpflichtet wird, obwohl die in Frage stehenden Einwirkungen Rechte anderer nicht unzumutbar beeinträchtigen."

In diesem Sinne besonders bewältigungsbedürftig erscheinende Sachverhalte wurden aber weder im Verfahren aufgezeigt noch sind sie für die Planfeststellungsbehörde sonst ersichtlich. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, aus denen sich die Notwendigkeit weitergehender Schutzmaßnahmen unterhalb bzw. unabhängig von den Grenzwerten der 16. BImSchV etwa im Sinne eines Lärmminderungsanspruchs ergeben könnten.

Eine atypische Sondersituation, die zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen würde, ist nicht gegeben. Es kann auch ausgeschlossen werden, dass die Verkehrslärmbelästigungen – etwa wegen besonderer örtlicher Gegebenheiten oder aufgrund der in der 16. BImSchV festgelegten Berechnungsmethode oder auch wegen des Kompromisscharakters der Lärmgrenzwerte und ihrer bewussten Pauschalierung – in ihrer Belastungsintensität nicht angemessen erfasst sein könnten. Soweit Immissionskonflikte in Bereichen entstehen, für die die 16. BImSchV nicht anwendbar ist, können diese hingenommen werden. Insbesondere erreichen diese aber nicht eine solche Intensität, dass mit einer Gesundheitsgefährdung oder auch mit Eigentumseingriffen zu rechnen ist.

7.5.1.8 Sonstiges zu den Einwendungen

Die Forderungen nach weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen wurden bereits abgelehnt, die gegen die lärmtechnische Unterlage gerichteten bzw. mit zu hohen Lärmimmissionen begründeten Einwendungen zurückgewiesen. Von daher erfolgen die nachstehenden Ausführungen zu einigen konkreten Punkten u. a. der Einwendungen 6, 8 und 13 nur noch ergänzend:

a) Wie schon ausgeführt, werden Schallreflexionen durch die Lärmschutzwand bei Godelheim soweit wie möglich dadurch verhindert, dass sie hochabsorbierend ausgeführt wird. Im Übrigen sind mögliche Schallreflexionen, soweit erforderlich, in den lärmtechnischen Unterlagen berücksichtigt worden. Objekte, die entsprechende Reflexionen verursachen können, sind von in das den Berechnungen zu Grunde liegende digitale Modell eingeflossen. Dass z. B. die Lärmschutzwand auf der Ostseite der B 64n den Lärmeintrag zur Westseite verstärkt, ist daher auch auszuschließen.

Westlich der Lärmschutzwand befindet sich erst in Maygadessen wieder Bebauung. Dort werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Der Naturraum westlich der B 64n ist dagegen als solcher nicht den Schutzzwecken der 16. BImSchV unterworfen. Lärm ist dort nur unter artenschutzrechtlichen Aspekten von Bedeutung und, soweit erforderlich, auch berücksichtigt worden.

b) Die lärmerhöhenden Wirkungen von Beschleunigungs- und Bremsvorgängen sind Bestandteil der Berechnungsmethodik und berücksichtigt, für Lichtsignalanlagen auch – wie schon ausgeführt – durch einen Korrekturfaktor.

c) Ziel- und Quellverkehre sind Bestandteil der Verkehrsuntersuchung und in den ermittelten Verkehrszahlen enthalten. Die Entlastungen in der Ortsdurchfahrt Godelheim entstehen trotz verbleibender Ziel- und Quellverkehre.

d) Entgegen der Einwendung 13 steht das Trennungsgebot des § 50 BImSchG der Planfeststellung nicht entgegen (vgl. oben Nr. 7.5.1.1).

e) Die Schutzwirkung des den Verkehrslärm um 2 dB(A) senkenden Asphalts wird gewährleistet. Richtig ist zwar, dass die lärmmindernde Wirkung des Asphalts auf Dauer verloren gehen kann. Der Vorhabenträger hat die Funktionsfähigkeit eines solchen Asphalts inklusive seiner lärmmindernden Wirkung aber durch Unterhaltungsmaßnahmen auf Dauer sicherzustellen und die Deckschicht ggf. auch zu erneuern. Bedenken, die Lärmminderung anzuerkennen, bestehen daher nicht.

f) Das „Nationale Verkehrslärmschutzpaket II“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 27.09.2009 hat Ziele des Verkehrslärmschutzes formuliert. Es ist keine gesetzliche Grundlage für Straßenplanungen und -planfeststellungen und von daher für den vorliegenden Beschluss nicht relevant. Zu beachtende Vorgaben entstehen daraus ggf. erst und nur dann, wenn angestrebte Zielvorgaben in verbindliche gesetzliche Regelungen umgesetzt werden.

7.5.2 **Luftschadstoffe**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab der Regelungen des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW als auch unter Beachtung des Optimierungsgebotes des § 50 BImSchG.

Gem. § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umweltauswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende

Gebiete oder auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umweltauswirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Entlang der B 64n/B 83n sind keine unzumutbaren Schadstoffbelastungen in diesem Sinne zu erwarten.

7.5.2.1 Rechtsgrundlagen

Normierte Werte, die bei der Planfeststellung von Straßen zwingend zu beachten sind, existieren hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung nicht. Da dem Staat aus dem Grundrecht des Art. 2 Abs. 2 GG jedoch eine Schutzpflicht obliegt, nach der er durch den Bau oder die wesentliche Umgestaltung eines öffentlichen Verkehrswegs keine Gesundheitsgefährdung verursachen darf, sind die Regelungen des BImSchG zur Schadstoffbelastung der Luft aber mittelbar auch auf den Bau von Straßen anzuwenden. Die 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte werden deshalb zur Orientierung bei der Einschätzung verkehrsbedingter Luftverunreinigungen herangezogen. Sie hat mit Wirkung von August 2010 die bis dahin gültige 22. BImSchV abgelöst, dabei allerdings bezüglich der für den Straßenverkehr relevanten Parameter Stickstoffdioxid, Benzol und Staubpartikel/PM_{10} letztlich nur die Grenzwerte der 22. BImSchV übernommen und sie um einen solchen für den Parameter Staubpartikel/$PM_{2,5}$ ergänzt.
Mit den sich daraus ergebenden Vorgaben zu Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen steht das Vorhaben im Einklang.

7.5.2.2 Verfahren

Zur Abschätzung und Quantifizierung der lufthygienischen Auswirkungen hat der Vorhabenträger zunächst im Dezember 2011 für den BA 1 eine Abschätzung vorgenommen. Mit dem Deckblatt „A“ wurde sie durch das Luftschadstoffgutachten des Ing. Büros Lohmeyer, Karlsruhe, vom Dezember 2015 mit konkreten Berechnungen der verkehrsbedingt entstehenden Luftschadstoffmengen und -konzentrationen sowie ihrer Ausbreitung ersetzt. Im November 2019/Mai 2020 ist das Gutachten mit Blick auf eine vollständige Aktualisierung erfolgt.
Ein Luftschadstoffgutachten mit entsprechenden Berechnungen für den BA 1b hat das Ing. Büro Lohmeyer ebenfalls im Dezember 2015 erstellt und im November 2019/Mai 2020 aktualisiert.

Die Ausgangsdaten der Berechnungen des Büros Lohmeyer bilden die abgeschätzten Vorbelastungen des Raums, die ohne den Bau der B 64n/B 83n im Prognosejahr 2030 zu erwarten sind. Sie setzen sich zusammen aus der allgemeinen Hintergrundbelastung sowie aus den Luftschadstoffen, die der Verkehr auf der B 64n/B 83n (Zusammensetzung und Menge) voraussichtlich 2030 emittieren wird. Auf gleiche Weise wurden die Belastungen errechnet, die 2030 unter Berücksichtigung der Straßenneubaumaßnahmen und der damit einhergehenden Veränderungen (Verkehrsmengen und -verlagerungen) voraussichtlich entstehen werden. Die Trassenräume der heutigen B 64 und B 83 sind deshalb einbezogen. So konnte sowohl ermittelt werden, welche Veränderungen sich mit dem Ausbau einstellen und ob die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden.

Den Berechnungen wurden jeweils die in der Verkehrsuntersuchung des Büros SSP Consult, Köln, vom Oktober 2019 ermittelten Verkehrsmengen (Nullfall 2030 und Planfall 2030, vgl. Kapitel B Nr. 6.1 und hier insbesondere Nr. 6.1.2 des Beschlusses) sowie für die jeweiligen Luftschadstoffe sog. Emissionsfaktoren zu Grunde gelegt. Die motorbedingten Emissionsfaktoren für 2030 wurden dem Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA), Version 4.1, Umweltbundesamt 2019, entnommen. Das neue HBEFA hatte die im November 2019/Mai 2020 erfolgte Überarbeitung der Luftschadstoffgutachten ausgelöst.

Die danach in die Berechnungen eingeflossenen Emissionsfaktoren berücksichtigen u. a.

- so genannte Verkehrssituationen (freier Verkehr, Stop&Go-Situationen, Staus etc.),
- die sich fortlaufend verändernde Fahrzeugflotte mit ihren Antriebsarten und Abgasstufen,
- die Fahrzeugkategorie (PKW, leichte und schwere Nutzfahrzeuge, Busse, Motorräder etc.),
- den Prozentsatz der Fahrzeuge, die mit nicht betriebswarmem Motor betrieben werden und deswegen teilweise höhere Emissionen haben,
- die Längsneigung der Fahrbahn (d. h. Gefälle- bzw. Steigungsstrecken).

Neben der Höhe der ermittelten Verkehrsemissionen sind meteorologische Daten in die Ermittlung der Immissionsbelastung für das Untersuchungsgebiet eingegangen, die notwendig sind, um die u. a. von der Windrichtung, der Windgeschwindigkeit und der Stabilität der Atmosphäre abhängige Ausbreitung der Immissionen

abschätzen zu können. Zurückgegriffen wurde auf die Windverhältnisse, die von der rd. 11 km vom Plangebiet entfernt liegenden meteorologischen Station Lügde-Paenbruch des Deutschen Wetterdienstes in den Jahren von 2009 bis 2018 erfasst werden. Ergänzend wurden Daten der Klimamessstation Boffzen des Deutschen Wetterdienstes hinzugezogen. Danach dominieren südwestliche Winde mit geringen mittleren Windgeschwindigkeiten von ca. 3,3 m/s.
Angesichts der fachlichen Expertise des Deutschen Wetterdienstes sind diese Daten der Station Düsseldorf-Flughafen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch geeignet, die im Untersuchungsraum anzutreffenden Verhältnisse zutreffend widerzuspiegeln. Anhaltspunkte dafür, dass sie nicht geeignet wären, sind hier nicht ersichtlich und haben sich auch im Anhörungsverfahren nicht ergeben.

Die darauf beruhenden Ausbreitungsrechnungen, die des Weiteren u. a. auch Hangwinde berücksichtigen, wurden auf der Basis digitaler Geländemodelle mit dem Lagrangeschen Ausbreitungsmodell LASAT (Lagrange Simulation von Aerosol-Transport) des Ingenieurbüros Janicke, Version 3.3, durchgeführt. Das Modell entspricht der Richtlinie VDI 3945, Blatt 3 (Partikelmodell), so dass seiner Anwendung nichts entgegensteht. Für das Prognosejahr 2030 und den Planfall wurde dabei im BA 1 auch die vorgesehene Lärmschutzwand berücksichtigt.

Darüber hinaus berücksichtigt das Schadstoffgutachten korrekterweise die im Raum bereits vorhandene Hintergrundbelastung, verursacht durch Emissionen der Industrie, Hausbrand, Nebenstraßenverkehre, den Verkehrs außerhalb des Untersuchungsgebietes sowie durch den überregionalen Ferntransport von Schadstoffen. Nur zusammen aus den verkehrlichen Zusatzbelastungen (B 64n/B 83n und angrenzendes Straßennetz) einerseits und aus der Hintergrundbelastung andererseits lässt sich die an den Grenzwerten zu messende Gesamtbelastung des Raums ermitteln. Auch sie ist fehlerfrei in die gutachtlichen Bewertungen eingeflossen.
Die Gutachter konnten dazu auf Erhebungen der Messstationen Solling-Süd, Bad Arolsen, Weserbergland, Kassel-Mitte, Kassel-Fünffenster-Straße und Göttingen sowie bezüglich des Parameters NO_2 auch der Stationen Paderborn-Bahnhofstraße sowie Paderborn-Friedrichstraße zurückgreifen. Wegen der Besonderheiten des Untersuchungsgebietes mit seiner Talaue und seinen Siedlungsbereichen ließen sich zwar von keiner dieser Messstationen die Messdaten unmittelbar übertragen. Unter Rückgriff auf die Messdaten ließen sich die Hintergrundbelastungen

für den Raum zwischen Brakel-Hembsen und Höxter jedoch ableiten. Im Sinne eines jeweils konservativen Ansatzes sind die Hintergrundbelastungen danach mit

- 19 µg/m³ für den Parameter Stickstoffdioxid (NO_2),
- 18 µg/m³ für den Feinstaubparameter PM_{10} sowie
- 12 µg/m³ für den Feinstaubparameter $PM_{2,5}$

angesetzt und berücksichtigt worden.

Auch diese Datengrundlage begegnet nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken und auch sie wurden im Anhörungsverfahren nicht vorgetragen.

Aufgrund politischer Vorgaben und technischer Verbesserungen wird zwar davon ausgegangen, dass die Hintergrundbelastung in den kommenden Jahren weiter zurückgehen wird. Das Schadstoffabschätzungsverfahren nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) enthält insofern Reduktionsfaktoren, die auch bei Schadstoffgutachten mit anderen Berechnungsverfahren grundsätzlich eingesetzt werden können. Der Gutachter hat darauf jedoch in diesem Fall mit der Folge verzichtet, dass die Hintergrundbelastung tendenziell höher angesetzt wurde, als sie tatsächlich in Zukunft zu erwarten ist. Auch diesbezüglich sind die angenommenen Werte der Hintergrundbelastung daher als konservativ, d. h. „auf der sicheren Seite liegend“, zu betrachten.

Für weitere Einzelheiten wird auf die detaillierte Darstellung im Gutachten Bezug genommen. Die Ergebnisse der Berechnungen sind in dem Gutachten graphisch dargestellt und verbal erläutert worden.

Die Vorgehensweise, von prognostisch berechneten Werten und nicht von gemessenen Werten auszugehen, ist im Übrigen methodisch nicht zu beanstanden. Messungen kommt unmittelbare Bedeutung nur im Zusammenhang mit der Luftreinhalteplanung zu. Bei der Beurteilung der Schadstoffsituation künftiger Vorhaben ist die Vornahme von Messungen dagegen schon faktisch ausgeschlossen. Vielmehr können die zu erwartenden Schadstoffimmissionen von vornherein nur im Wege der Prognose ermittelt werden.

7.5.2.3 Ergebnisse und Bewertung

Im Umfeld der B 64n/B 83n sind keine schädlichen Umweltauswirkungen im Sinne von § 3 BImSchG zu erwarten.

Die 39. BImSchV enthält Grenzwerte für folgende Parameter:

- Kohlenmonoxid (CO),
- Blei (Pb),
- Schwefeldioxid (SO_2),
- Stickstoffdioxid (NO_2),
- Benzol (C_6H_6),
- Staubpartikel (PM_{10}) und
- Staubpartikel ($PM_{2,5}$).

Im Hinblick darauf, dass den Schadstoffen CO, SO_2 und Pb sowie letztlich auch C_6H_6 im Zusammenhang mit Beiträgen durch den Kraftfahrzeugverkehr nur eine untergeordnete Rolle zukommt und aufgrund von Erfahrungswerten Überschreitungen ausgeschlossen werden können, haben die Gutachter entsprechend der 39. BImschV mit ihrer Abschätzung die Parameter Stickstoffdioxid (NO_2) und Staubpartikel (PM_{10} sowie als Teilfraktion davon $PM_{2,5}$) in den Blick genommen. In der Summe aus Hintergrundbelastung und verkehrsbedingter Zusatzbelastung überschreiten demnach die zu erwartenden Immissionen im hier zu betrachtenden Planfall die verkehrsrelevanten Grenzwerte bzw. die von der 39. BImSchV zugelassenen Überschreitungsmargen nicht. Diese sind wie folgt festgeschrieben:

Stickstoffdioxid (NO_2):

Jahresmittelwert	40 µg/m³
Stundenmittelwert	200 µg/m³ bei 18 zulässigen Überschreitungen/Jahr

Feinstaub (PM_{10}):

Jahresmittelwert	40 µg/m³
Tagesmittelwert	50 µg/m³ bei 35 zulässigen Überschreitungen/Jahr

Feinstaub ($PM_{2,5}$):

Jahresmittelwert seit 2015:	25 µg/m³
Richtgrenzwert ab 2020:	20 µg/m³

Wie die Berechnungen zeigen, ist insbesondere dort, wo die Neubautrassen in verkehrlich weitgehend unvorbelasteten Räumen verlaufen (gilt für die gesamte B 83n und für die B 64n dort, wo sie mit der Parallellage zur Bahn räumlich von der heutigen B 64 abrückt, d. h. vom Taubenborn im Norden bis zum Südrand von Godelheim), mit leichten Erhöhungen der Luftbelastungen zu rechnen. Alle Werte inklusive derer der eigentlichen Trassenräume bewegen sich jedoch deutlich unterhalb der benannten Grenzwerte.

Stickstoffdioxid (NO_2):

Für die hochbelaste Ortsdurchfahrt von Godelheim und den Nullfall ergeben die Berechnungen vereinzelt (d. h. nur an wenigen Stellen) Jahresmittelwerte von bis zu 37 µg/m³. In einem seitlichen Abstand von ca. 200 m sinken sie auf knapp über 20 µg/m³ ab. An der weniger befahrenen B 83 sind es im Nullfall knapp mehr als 22 µg/m³ bis zu maximal 36 µg/m³ im Einmündungsbereich der B 83 auf die B 64 in Godelheim. Rd. 100 m abseits der B 83 ergeben sich im Jahresmittel 26 µg/m³.

Im Planfall sind einhergehend mit dem Verkehrsaufkommen die Jahresmittelwerte an der B 64n nördlich Anschlussstelle zur B 64alt und B 83n höher als südlich von ihr. Sie bewegen sich südlich von Godelheim bei knapp über als 24 µg/m³ und erreichen maximal 34 µg/m³. Ca. 200 m abseits der B 64n sind es keine 20 µg/m³ mehr. Am höchsten sind die Werte am nördlichen Ende des BA 1 in Höhe des Stadtrands von Höxter. Dort sind stellenweise bis zu 38 µg/m³ möglich. Bezogen auf den höchstbelasteten relevanten Schutzpunkt, d. h. das höchstbelastete Gebäude entlang der B 64n-Trasse, werden – ebenfalls bei Höxter – 36 µg/m³ prognostiziert. Am höchstbelasteten Gebäude in Godelheim sind es dagegen nur 24 µg/m³.

Entlang der B 83n erreicht die NO_2-Belastung 22 bis höchstens 30 µg/m³.

Selbst die konservativ ermittelten Höchstbelastungen bleiben demzufolge unterhalb des Grenzwertes von 40 µg/m³. Die genannten nur wenige µg/m³ unter dem Grenzwert liegenden Werte bleiben dabei auf wenige vorwiegend unbebaute Punkte entlang der B 64n/B 83n beschränkt.

Mehr als 18 Überschreitungen des Stundenmittelwertes schließen die Gutachter aus, wenn der sog. 98-Perzentilwert 130 µg/m³ nicht überschreitet. Er wird vorliegend erheblich unterschritten.
Entlang der heutigen Trassen der B 64 und der B 83 gehen damit ganz erhebliche Entlastungen einher. Nur noch stellenweise und in geringem Umfang gehen die prognostizierten Werte über die Hintergrundbelastung hinaus.

Feinstaub (PM_{10}):

Schadstoffbelastungen durch PM_{10}-Staubpartikel bleiben bis auf leichte mit den neuenTrassen einhergehenden Verlagerungen unberührt. Die heutige B 64 (Nullfall) verursacht in der Ortsdurchfahrt von Godelheim und bei Höxter die höchsten Belastungen, die sich im Jahresmittelwert auf bis zu 24 µg/m³ auch an den am meisten belasteten Gebäuden in Godelheim bzw. bei Höxter belaufen können. Feinstaubelastungen oberhalb der Hintergrundbelastung von 18 µg/m³ erstrecken sich auf einen ca. 80 m breiten Korridor entlang der Straße.
Entlang der heutigen B 83 beträgt der höchste Jahresmittelwert des Nullfalls 22 µg/m³.
Mit der B 64n/B 83n bleiben es im Ergebnis bei diesen Höchstwerten. Sie verlagern sich jedoch weg von den heutigen Trassen der beiden Straßen hin zur jeweils neuen Trasse. Bei der auch an einem Gebäude möglichen Höchstbelastung von 24 µg/m³ im Jahresmittelwert verbleibt es.
Ausgehend von diesen methodisch einwandfrei und mit konservativem Ansatz durchgeführten Immissionsberechnungen können Überschreitungen des Grenzwertes von 40 µg/m³ im Jahresmittel und damit einhergehend auch gesundheitliche Risiken durch vorhabenbedingt entstehende Luftschadstoffbelastungen sicher ausgeschlossen werden. Der Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel wird vielmehr in allen relevanten Bereichen um voraussichtlich mindestens 16 µg/m³ bzw. 40 % unterschritten.

Gleiches gilt im Ergebnis auch für NO_2-Kurzzeitbelastungen, die bei 18 zulässigen Überschreitungen pro Jahr im Tagesmittel 200 µg/m³ nicht überschreiten dürfen. Aufgrund entsprechender Korrelationen gehen die Gutachter davon aus, dass dieser Grenzwert nicht erreicht werden kann, wenn die Jahresmittelwerte unterhalb von 31 µg/m³ bzw. bei – wegen nicht auszuschließender meteorologischer Schwankungen – konservativer Betrachtungsweise unterhalb von 29 µg/m³ liegen. Tatsächlich liegen sie deutlich darunter.

Feinstaub ($PM_{2,5}$):

$PM_{2,5}$ -stellt ein Teilfraktion von PM_{10} dar. Die heutigen Belastungen des Nullfalls liegen – die Ortsdurchfahrt von Godelheim und der Stadtrand von Höxter einbezogen – mit 15 µg/m³ erheblich unterhalb des Grenzwertes von 25 µg/m³ im Jahresmittel. Auch der ab 2020 gültige Richtgrenzwert wird nicht erreicht. Auch hier verlagert sich der Belastungskorridor, eine Erhöhung der Höchstbelastungen des Nullfalls stritt mit dem Planfall nicht ein.
Belastungen im Bereich der Grenzwerte sind daher auch insoweit auszuschließen.

Die zu diesem Ergebnis kommenden gutachtlichen Abschätzungen und Berechnungen sind nachvollziehbar und haben sich eines Berechnungsverfahrens bedient, das den technischen Anforderungen genügt, so dass von einer realistischen Abbildung der zukünftigen Schadstoffsituation ausgegangen werden kann. Für fachlich bzw. methodische Fehler haben sich keine Anhaltspunkte ergeben. Einwendungen wurden nicht vorgetragen. Im Hinblick auf alle drei relevanten Parameter, d. h. NO_2, PM_{10} und $PM_{2,5,}$ gilt damit, dass Überschreitungen der Grenzwerte und damit auch etwaige gesundheitliche Risiken sicher ausgeschlossen werden können.
Darauf, dass die 39. BImSchV im Übrigen bezüglich ihrer Grenzwerte nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufenen Luftverunreinigungen abstellt, sei im Übrigen hingewiesen (vgl. BVerwG, Urteile vom 16.03.2006, 4 A 1075.04, 26.05.2004, 9 A 6.03 und 23.02.2005, 4 A 5.04). Insoweit müssen daher nach der Rechtsprechung des BVerwG zur Thematik der Luftschadstoffe die Grenzwerte der 39. BImSchV (früher der 22. BImSchV) zumindest dann nicht vorhabenbezogen sichergestellt werden, wenn – wie auch hier möglich, aber derzeit nicht erforderlich – dem Grundsatz der Problembewältigung durch den Regelungsmechanismus der Luftreinhalteplanung hinreichend Rechnung getragen werden kann.

7.5.3 Beeinträchtigungen während der Bauphase, Erschütterungen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist auch über die Zulässigkeit des Vorhabens angesichts der sich daraus ergebenden baubedingten Beeinträchtigungen zu entscheiden. Die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens erfasst nicht nur das Vorhaben nach seiner Fertigstellung, sondern auch dessen Herstellung

selbst. Auch wenn es sich bei Baustellen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne der Regelungen des BImSchG handelt, sind dennoch gem. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen des Vorhabens einschließlich derjenigen Auswirkungen zu berücksichtigen, die aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, 7 A 11.11, UA Rn. 24).

Unter dem Gesichtspunkt von „Bauimmissionen“ sind zunächst die Beeinträchtigungen der Anwohner durch Baustellenlärm, aber auch durch die Staubentwicklung oder ggf. Luftimmissionen zu verstehen. Gewisse Beeinträchtigungen dieser Art, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht im Detail absehbar sind, weil der genaue Bauablauf – und mit ihm z. B. auch die Zahl, Art und Verteilung der eingesetzten Baumaschinen oder auch etwaige Änderungen an eingesetzten Verfahren aufgrund aktueller, sich während der Bauphase ergebender Erkenntnisse – noch nicht bekannt sind, lassen sich nicht vollständig vermeiden. Über die Nebenbestimmungen der Nrn. 5.1.1 bis 5.1.4 (u. a. Beachtung der AVV-Baulärm und der 32. BImSchG) werden diesbezügliche Beeinträchtigungen für die angrenzenden Wohngebiete jedoch auf das Mindestmaß reduziert.

Soweit es während der Bauarbeiten durch Baustellenfahrzeuge zu Verkehrsbehinderungen kommen sollte, ist dies auch während der Bauphase nur temporärer Natur. Zudem wird nicht durchgehend während der gesamten Bauphase im gesamten Ausbauabschnitt mit gleicher Intensität gearbeitet, so dass sich Baustellenverkehr innerhalb des Planungsraums räumlich und zeitlich unterschiedlich verteilt und auch insoweit immer nur Teilräume besonders betroffen sind.

Bezüglich bauzeitlich verursachter Erschütterungen werden mit den Regelungen der Nebenbestimmung 5.14.2 im Kapitel A des Beschlusses in ausreichendem Maße Schutzvorkehrungen getroffen. Beeinträchtigungen durch Erschütterungen können jedenfalls solange ausgeschlossen werden, wie die festgesetzten Anhaltswerte eingehalten werden. Werden sie überschritten, sind die Bauarbeiten einzustellen und nach einer Ursachenermittlung ggf. zu modifizieren. Treten dennoch und unvermeidbar Überschreitungen der Anhaltswerte auf, muss der Vorhabenträger für Gebäude in gefährdeten Bereichen ein Beweissicherungsverfahren durchführen und ggf. entstehende Schäden entschädigen.

Zur Reichweite unabhängig davon bestehender zivilrechtlicher Eigentumsschutzansprüche während der Realisierung eines mit bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Vorhabens wird auf die folgenden grundsätzlichen Ausführungen des Bundesgerichtshofs in seinem Urteil vom 30.10.2009 (VZ ZR 17/09) verwiesen:

„Wie der Senat im Anschluss an die Rechtsprechung des III. Zivilsenats des BGH zu einem Anspruch wegen enteignendem Eingriff (BGHZ 140, 285 [293 ff.] = VersR 1999, 849 [852]) entschieden hat, bleibt neben den im Planfeststellungsverfahren eröffneten Rechtsbehelfen (§ 74 Abs. 2, § 75 Abs. 2 VwVfG; hier i.V.m. § 18 Satz 3 AEG) für einen Anspruch aus § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB grundsätzlich kein Raum. Dem Eigentumsschutz des Nachbarn wird dadurch Genüge getan, dass die Planfeststellungsbehörde sich mit der Frage der erforderlichen aktiven oder passiven Schutzmaßnahmen (§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG) bezogen auf das benachbarte Eigentum umfassend auseinandersetzen und solche Maßnahmen oder eine Entschädigungspflicht (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG) anordnen muss, wenn unzumutbare Beeinträchtigungen zu erwarten sind. (vgl. BVerwGE 84, 32 [38 f.]; 123, 23 [36]).

Meint der betroffene Nachbar, dass seinem Eigentumsrecht im Planfeststellungsverfahren nicht ausreichend Rechnung getragen worden ist, kann er die in diesem Verfahren vorgesehenen Rechtsschutzmöglichkeiten ergreifen. Er kann insbesondere im Wege der Verpflichtungsklage Planergänzungen durchsetzen oder, sofern sich nach Unanfechtbarkeit des Beschlusses nicht vorhersehbare Wirkungen des Vorhabens zeigen, gem. § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG nachträgliche Anordnungen verlangen.

Ein höheres Schutzniveau wird durch die Vorschrift des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB nicht vermittelt. Sie gewährt ebenfalls nur insoweit einen Ausgleich, als der Nachbar über das zumutbare Maß hinaus in der Benutzung seines Grundstücks beeinträchtigt wird (Senat, BGHZ, 62, 361 [372]). Da sich die Zumutbarkeit nach den Maßstäben richtet, die für die Beurteilung einer Einwirkung als wesentliche Beeinträchtigung der Grundstücksnutzung i.S.d. § 906 Abs. 1 Satz 1 BGB gelten (Senat vom 27.10.2006 – V ZR 2/06 – VersR 2007, 657 [658]), bestimmen das öffentliche und das private Immissionsschutzrecht die Grenze der Duldungspflicht gegenüber Immissionen im Ergebnis identisch (Senat BGHZ 111, 63 [65 f.]; BVerwG, NJW 1988, 2396 [2387]; Krüger ZflR 2007, 2). Ein Bedürfnis für die zusätzliche Anwendung

des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB bei planfestgestellten Vorhaben besteht daher nicht.

Hinter die Rechtsschutzmöglichkeiten im Planfeststellungsverfahren tritt der Ausgleichsanspruch nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB auch dann zurück, wenn die das Nachbargrundstück treffenden Einwirkungen nicht auf den Betrieb, sondern – wie hier – auf die Errichtung des planfestgestellten Vorhabens zurückzuführen sind. Die durch den Beschluss begründete Duldungspflicht des Nachbarn erfasst bereits die während der Bauphase entstehenden Immissionen (Senat BGHZ 54, 384 [388]). Auch die im Planfeststellungsverfahren zu beachtenden Vorschriften über Schutzmaßnahmen unterscheiden nicht nach den einzelnen Abschnitten der Realisierung des Vorhabens. Das durch das Fachplanungsrecht zur Verfügung gestellte Instrumentarium erlaubt es vielmehr, schon bei der Durchführung der Baumaßnahme auftretende Konflikte einer interessengerechten Lösung zuzuführen (vgl. OLG Hamm NVwZ 2004, 1148 [1149]; VGH Mannheim NVwZ-RR 1990, 227; vom 08.02.2007 – 5 S 2257/05 – juris Rn. 127 ff. sowie BVerwG NVwZ 1988, 534).“

7.6 Bodenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar.

Zu den Auswirkungen der B 64n/B 83n und ihres Betriebs auf die Böden wird grundsätzlich auf Kapitel B Nr. 5.3.3 (Schutzgut Boden) dieses Beschlusses verwiesen.

Dem in § 1 Abs. 5 S. 3 BauGB und § 1 S. 2 BBodSchG geforderten sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden wird in verhältnismäßiger Weise soweit Rechnung getragen, wie es die vorrangigen Vorhabenziele und ihrer Realisierung in der Gesamtschau zulassen. Die vorliegende Planung trägt zudem dem generellen Minimierungsgebot des § 1 S. 3 BBodSchG ausreichend Rechnung. Der Umfang des Straßenbaus und seine Dimensionierung bleiben insoweit auf das notwendige Maß beschränkt und soweit durch den Straßenbau das Bodengefüge verändert wird, sind auch diese Veränderungen weder vermeidbar noch weiter reduzierbar. Erheblich in den Oberboden eingreifende Tiefbauarbeiten bleiben zudem weitgehend auf die Einschnittslage bei Godelheim beschränkt.

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Straßenverkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage können nach BBodSchG zugelassen werden.

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens, die grundsätzlich gleichrangig sind.

Im Hinblick auf den derzeitigen Kenntnisstand zur verkehrsbedingten Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen einerseits sowie die vorliegenden Bodenverhältnisse und die Schutzwände andererseits ist selbst in Fahrbahnnähe die Besorgnis schädlicher Bodenveränderungen, d. h. solcher im Sinne von BBodSchG und BBodSchV, nicht begründet. Schädliche vorhabenbedingte Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i.V.m. § 7 BBodSchG sind jedenfalls nicht zu erwarten, zumal sich nur eine geringe Verkehrszunahme einstellen wird. Bei Godelheim erschwert die Lärmschutzwand jedenfalls Einträge Richtung Osten. Die Überschreitung von den in der BBodSchV (Anhang 2) gem. § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werte ist nicht zu besorgen (vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen – BASt –, Berichte V 198, V 199 und V 209, Stoffeintrag in Straßenrandböden, Messzeiträum 2005/2006 bis 2008/2009).

Auch im Zuge des Straßenbaus selbst, d. h. baubedingt, sind bei ordnungsgemäßem Baustellenbetrieb und bei Einhaltung der Schutzvorkehrungen Beeinträchtigungen durch etwaige neue Schadstoffbelastungen des Bodens oder auch durch Verdichtungen (die im Rahmen von Rekultivierungen so weit wie möglich beseitigt werden) nicht zu erwarten.

7.7 Klimaschutz

Eventuelle Auswirkungen auf das Mikroklima vor Ort sind als Bestandteil der Schutzgüter des UVPG (a.F.) Gegenstand der Ausführungen in Kapitel B Nr. 5.3.5 des Beschlusses. Dessen ungeachtet können vorhabenbedingte örtliche Veränderungen Ausfluss auf das globale Makroklima haben. Denkbar sind Beeinträchtigungen durch Treibhausgasemissionen, die sich durch den Neubau der B 64n/B 83n, vorrangig aber durch ihren Betrieb, d. h. durch vom Straßenverkehr emittierte

CO_2-Einträge in die Atmosphäre, ergeben. Sie waren nach der bis Mai 2017 geltenden und hier anzuwendenden UVPG (a.F.) und der einschlägigen Rechtsprechung dazu letztlich kein in die UVU einzubeziehender Aspekt des Schutzgutes Klima, weswegen die von 1994 datierende UVU globale Auswirkungen auf das Klima durch Treibhausgasemissionen bzw. CO_2-Einträge nicht behandelt und auch nicht behandeln musste.

Vor dem Hintergrund des Berücksichtigungsgebotes des im Dezember 2019 erlassenen KSG (§ 13) ist es gleichwohl angezeigt, die Aspekte des globalen Klimas in die Abwägung mit einzustellen. Vor dem Hintergrund, dass die B 64n/B 83n eine Erhöhung der Treibhausgasemissionen auslöst, seht der der Neubau dem Ziel des KSG, sie bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 % zu mindern (vgl. § 3 Abs. 1 KSG), entgegen.

Die Ziele des KSG, die gem. § 6 Abs. 2 KlAnG NRW auch auf Landesebene verbindlich sind, und darüber hinaus auch die des KSG NRW sind grundsätzlich auch bei Straßenbauvorhaben zu beachten. Neben dem allgemeinen Berücksichtigungsgebot besteht die Verpflichtung, „bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung“ zu prüfen, „wie damit jeweils zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 KSG beigetragen werden kann.“ Kommen mehrere Realisierungsmöglichkeiten bei Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung in Frage, „dann ist in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien mit Bezug zum Ziel der jeweiligen Maßnahme solchen der Vorzug zu geben, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme zu den geringsten Kosten erreicht werden kann“ (§ 13 Abs. 2 KSG). Dabei sollen „Mehraufwendungen (…) nicht außer Verhältnis zu ihrem Beitrag zur Treibhausgasminderung stehen. Soweit vergaberechtliche Bestimmungen anzuwenden sind, sind diese zu beachten“ (§ 13 Abs. 2 S. 3 u. 4 KSG). Des Weiteren sind gem. § 13 Abs. 3 „bei der Anwendung von Wirtschaftlichkeitskriterien bei vergleichenden Betrachtungen die dem Bund entstehenden Kosten und Einsparungen über den jeweiligen gesamten Lebenszyklus der Investition oder Beschaffung zugrunde zu legen.“

Bei der Planung und dem Bau von Straßen geben jedoch Richtlinien und Normen den grundsätzlichen Rahmen für den baulichen Umfang vor. So bestehen in Abhängigkeit von den Entwurfsklassen [gem. den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, bzw. den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen

(RAA), Ausgabe 2008] und den damit verbundenen Nutzungen als Bundes- oder Landesstraße weitgehende Vorgaben für die Festlegung der äußeren Maße der Straßenfläche, Querschnitte (Regelquerschnitte), Knotenpunkte, Straßenflächengestaltung und die Verkehrssicherheit. Für den technischen Aufbau von Straßen sowie die zu verwendenden Baustoffe und Bauweisen beinhalten entsprechend der erforderlichen Belastungsklassen für Verkehrsflächen (Asphalt, Betonbauweisen) wiederum die „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12/24), Fassung 2024“ entsprechende Vorgaben. Nach den einschlägigen Richtlinien sind Querschnitte für Straßen dabei auf das notwendige Maß begrenzt bzw. so ausgelegt, wie sie für die prognostizierte verkehrliche Nutzung benötigt werden. Insoweit ist beim Bau und Betrieb von Straßen unter Beachtung des aktuellen Stands der Technik das Maß des Ausstoßes des klimawirksamen Gases Kohlendioxid (CO_2) weitgehend vorbestimmt und im Rahmen der Planfeststellung nicht beeinflussbar. Soweit der nachteilige Beitrag beeinflussbar ist, ist dieser Anteil auf jeden Fall bezogen auf die Gesamtbelastung äußerst gering. Nicht vermeidbar ist zudem auch der zunehmend aber geringer werdende klimawirksame CO_2-Ausstoß, der bei einem dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden Betrieb von Straßen entsteht. Das Angebot einer modernen Infrastruktur in Form von Straßen wird dabei trotz des anstehenden Technologiewechsels bei Fahrzeugantrieben langfristig weiter benötigt. Die bauliche Anlage eines Verkehrsweges ist insoweit mit der Zurverfügungstellung der entsprechenden Infrastruktur letztlich nur mittelbarer Verursacher von Treibhausgasen und die Ziele des KSG müssen auf der Basis anderweitiger politischer Entscheidungen sichergestellt werden. Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf die CO_2-Bilanz ergeben sich bei Investitionen in das Straßennetz jedenfalls letztlich nur im Rahmen der Ausführungsplanung und, soweit Alternativen verfügbar sind, über die Wahl der Bauverfahren und der Materialien und über die Ausgestaltung von z. B. Schutzeinrichtungen, Nebenanlagen oder auch Lärmschutzmaßnahmen. Hierbei gelten die Ziele des KSG für den Vorhabenträger zwar auch unmittelbar, sie werden ihm aber auch über die Nebenbestimmung Nr. 5.11 im Kapitel A des Beschlusses nochmals gesondert auferlegt.

Auch in einem nach dem novellierten UVGP (n.F.) erstellten UVP-Bericht sind Art und Ausmaß von Treibhausgasemissionen, wie der entsprechenden Gesetzesbegründung zu entnehmen ist, nur dann zu benennen, wenn sie für die Zulassungsentscheidung auch relevant sind. Gleichzeitig stellt die Gesetzesbegründung klar, dass in Bezug auf das Schutzgut Klima eine Berechnung der Auswirkungen eines

einzelnen Projektes auf das Globalklima nach wie vor weder möglich noch europarechtlich erforderlich ist (vgl. Bundestagsdrucksache 18/12994 vom 28.06.2017). Dies hat so auch das OVG Berlin-Brandenburg festgestellt (vgl. Urteil vom 12.03.2020, Az. 11 A 7.18, und nach-laufend dazu auch BVerwG, Beschluss vom 18.02.2021, Az. 4 B 25/20). In dem OVG-Urteil (Rn. 99) heißt es: „…… muss es im UVP-Bericht darum gehen, für die Entscheidung darzustellen, ob ein Vorhaben in mehr als geringfügiger Weise Treibhausgasemissionen verursacht oder einspart und durch welche Maßnahmen eine bessere Treibhausgasbilanz möglich ist. Es kann nur allgemein wertend unter Berücksichtigung des Schutzgutes Klima ermittelt werden, ob die bezeichneten Treibhausgasemissionen eine echte Relevanz für die Abwägungsentscheidung der Behörde aufweisen. Dabei ist einzustellen, dass die Berechnung der Auswirkungen eines einzelnen Projekts bzw. Vorhabens auf das globale Klima weder möglich noch europarechtlich erforderlich ist, denn einem einzelnen Projekt, Vorhaben bzw. Treibhausgasemittenten können spezifische Auswirkungen beim Klimawandel auch nach Auffassung des Gesetzgebers nicht zugerechnet werden (BT-Drs. 18/12994, S. 19 f.).“

Treibhausgasemissionen, die beim Neubau der B 64n/B 83n z. B. durch die Verwendung bzw. Herstellung von Beton entstehen, bedurften im Übrigen ebenfalls keiner gesonderten Betrachtung. Hierzu wird auf die schon benannten Entscheidungen des OVG Berlin-Brandenburg und des BVerwG verwiesen. Vorliegend gilt dies u. a. auch deshalb, weil sie nicht abwägungsrelevant sind bzw. die in der Alternativenprüfung verworfenen Varianten mit ihren aufwändigeren Einschnittslagen und Brückenbauwerken und dem damit einhergehenden Betonverbrauch höher, mindestens aber nicht niedriger wären (vgl. dazu Kapitel B Nr. 7 des Beschlusses).

Vor allem aber führt der spätere Betrieb der B 64n/B 83n nur insoweit zu höheren Treibhausgasimmissionen, als er zusätzlichen Verkehr auslöst. Diesbezüglich erhöht sich das im Planungsraum anfallende Verkehrsaufkommen zwar in Summe, d. h. unter Einbeziehung auch des auf der heutigen B 64n verbleibenden Verkehrs nicht ganz unerheblich. So wird vor dem nördlichen Ende des BA 1 zwischen der Anschlussstelle Bruchweg und Höxter im meistbefahrenen Abschnitt im Vergleich zum Bezugsfall (d. h. ohne den Neubau) eine Steigerung von 11.500 Kfz im DTV auf 13.200 Kfz (= 14,8 %) prognostiziert. Westlich von Ottbergen ist es eine Steigerung von 7.900 Kfz um 20 % auf 9.600 Kfz im DTV bzw. – unter Einbeziehung der alten B 64 – auch auf 10.400 Kfz = um 31,6 %. Andererseits ergeben sich mit

der Vergleichmäßigung des Verkehrsflusses durch den Wegfall der Ortsdurchfahrten und der Bahnübergänge, durch einen zunehmend abgasärmer werdenden Fahrzeugbestand und den zunehmenden Anteil der Elektromobilität auch Emissionsminderungen. Auch nimmt der Verkehr auf angrenzenden Straßen ab, auf der L 837 zwischen der B 64n und Amelunxen z. B. um 42 % von 3.100 auf 1.800 Kfz im DTV. Insgesamt sind jedenfalls bei Berücksichtigung auch der Reduktionsfaktoren betriebsbedingte Mehrbelastungen einer Größenordnung, die zwingend auch in dem hier nach dem UVPG (a.F) entbehrlichen Umweltbericht hätte thematisiert und für die spätere Abwägung weiter konkretisiert werden müssen, nicht zu erwarten.

Zudem stellt der Schutz des Makroklimas einen die Umwelt insgesamt betreffenden öffentlichen Belang dar, der unabhängig davon, dass sich ohnehin eine genaue Zuordnung der Wirkungen eines Projektes auf das Globalklima nicht vornehmen lässt, nicht im Rahmen eines Einzelvorhabens bewältigt werden kann.

Vorliegend ließe sich eine ausbaubedingte Zunahme an Treibhausgasemissionen deshalb nur verhindern, wenn auf den Neubau verzichtet bzw. seine Planfeststellung versagt würde. Dies stünde aber der gesetzlichen Bedarfsfeststellung für den Neubau (vgl. auch dazu Kapitel B Nr. 6.1 des Beschlusses) entgegen.

Dessen ungeachtet hat der Vorhabenträger im Zuge des Verfahrens unter Rückgriff auf das prognostizierte Verkehrsaufkommen und u. a. auf die Daten des HBEFA in Fachbeiträgen zum Klimaschutz überschläglich errechnet, welche zusätzlichen Treibhausgasmengen durch die Anlage (Stichwort Landnutzungsänderungen) und den Betrieb der B 64n/B 83n jährlich und auch bezogen auf die im BVWP veranschlagte Betriebsdauer von 42 Jahren verursacht werden. Danach verursacht der zusätzliche Verkehr im BA 1 jährlich CO_2-Äquivalente im Umfang von 1.441,6 t, der im BA 1b im Umfang von 827,95 t. Hochgerechnet auf 42 Jahre und für beide BA sind dies 95.321 t. Weitere CO_2-Äquivalente im Umfang von 4.500 t kommen bedingt durch die Landnutzungsänderungen hinzu. Zu den Details der überschläglichen Abschätzungen – konkretere für die Planfeststellung verwendbare Berechnungsmodelle sind auch der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt – wird auf die genannten Klimaschutzbeiträge verwiesen.
Anders als der BVWP geht die Planfeststellungsbehörde daher nicht davon aus, dass mit der B 64n/B 83n eine Reduktion der CO_2-Immissionen einhergeht. Grund-

sätzlich werden sie sich vielmehr erhöhen. Da sich schadstoffmindernd auswirkende Faktoren wie die zu erwartende Vergleichmäßigung der Hauptverkehrsflüsse, der zunehmend abgasärmer werdende Kfz-Bestand und auch die Entwicklung der E-Mobilität – auch wenn sie stockender erfolgt als angenommen – in den Abschätzungen des Vorhabenträgers außen vor geblieben sind, wird die Erhöhung allerdings geringer ausfallen als den Fachbeiträgen zu Grunde gelegt. In Relation zum Verkehr auf bundesdeutschen Straßen ist sie äußerst gering.

In der Abwägung stehen die CO_2-Immissionen der Planfeststellung jedenfalls vor dem Hintergrund der Planungsziele, der gesetzlichen Feststellung der Planrechtfertigung und dem Fehlen immissionsärmerer Alternativen nach allem nicht entgegen.

7.8 Sonstige öffentliche Belange

7.8.1 Denkmalpflegerische Belange

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Archäologie und des Denkmalschutzes/ der Denkmalpflege vereinbar.

Die Regelung des § 1 Abs. 3 DSchG NRW bestimmt dazu, dass bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege angemessen zu berücksichtigen sind. Die für den Denkmalschutz und die Denkmalpflege zuständigen Behörden sind frühzeitig einzuschalten und so mit dem Ziel in die Abwägung mit anderen Belangen einzubeziehen, dass die Erhaltung und Nutzung der Denkmäler und Denkmalbereiche sowie eine angemessene Gestaltung ihrer Umgebung möglich sind.

Nach der für Planfeststellungen ergänzend dazu geltenden Sonderregelung des § 9 Abs. 3 DSchG (vgl. OVG Münster, Beschluss vom 11.05.1999, 20 B 1464/98.AK m.w.N., S. 32 des Urteilsumdrucks) hat die Planfeststellungsbehörde die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege in angemessener Weise im Rahmen ihrer Abwägung zu berücksichtigen.

Planungsrechtlich ist der Denkmalschutz ein abwägungsrelevanter Belang unter Vielen. Bei der Gewichtung der Belange und ihrer Abwägung kommt ihm aber kein absoluter Vorrang zu, denn dies widerspräche dem Abwägungsgebot.

Lässt es der Gesetzgeber, wie beispielsweise auch bei der Regelung der §§ 1 Abs. 3 und 9, Abs. 3 DSchG, mit einer Berücksichtigungspflicht bewenden, so bringt er damit zum Ausdruck, dass die betroffenen Belange einer Abwägung unterliegen und in der Konkurrenz mit anderen Belangen überwindbar sind, ohne dabei – wie bei Optimierungsgeboten, die eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange erfordern – einen irgendwie gearteten Gewichtungsvorrang zu postulieren (so BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, 4 C 10.96).

Wird der in die Betätigung des Planungsermessens eingestellte Belang bereichsspezifisch gesetzlich geregelt, spricht ferner eine Vermutung dafür, dass mit dieser Regelung die öffentlichen und privaten Belange gerecht gegeneinander abgesteckt werden (VG Düsseldorf, Urteil vom 30.10.2003, 4 K 61/01).

Vorliegend sind konkrete Beeinträchtigungen von Denkmälern bzw. von dem Denkmalschutz unterliegenden Gebäuden nicht ersichtlich. So hat die LWL-Denkmalpflege in Westfalen auch auf die Abgabe von Stellungnahmen verzichtet. Allerdings sind Denkmäler insoweit betroffen, als im Trassenraum insgesamt 7 Bodendenkmäler bekannt sind oder vermutet werden.

Beeinträchtigungen oder Gefährdungen dieser Denkmäler sind indes nicht zu erwarten. Denn ausweislich der Planunterlagen und dieses Beschlusses (vgl. Kapitel A Nebenbestimmung 5.8) erhält die LWL-Archäologie für Westfalen in den betroffenen Bereichen von der Aufnahme der Erdarbeiten die Möglichkeit archäologischer Untersuchungen. Die LWL-Archäologie für Westfalen hat vor diesem Hintergrund jedenfalls für den BA 1b auch mitgeteilt, dass die Bodendenkmalpflege in der Planung hinreichend berücksichtigt wurde.

7.8.2 **Forstwirtschaft/Wald**

Forstwirtschaftliche und waldrechtliche Belange bleiben von der B 64n/B 83n unberührt. Der Landesbetrieb Wald und Holz NRW hat keine Bedenken vorgetragen. Seine Anregungen an die Umsetzung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen hat der Vorhabenträger aufgenommen. Dem Vorhaben entgegenstehende Belange sind daher nicht ersichtlich. Sie wurden auch im Zuge des Anhörungsverfahrens nicht vorgetragen.

7.8.3 Belange der Kommunen (Städte Höxter und Beverungen)

Die Gemeinden, deren Belange durch das Straßenbauvorhaben berührt werden, hier die Städte Höxter und Beverungen, sind im Planfeststellungsverfahren umfassend beteiligt und unterrichtet worden und haben Gelegenheit gehabt, sich zu dem Vorhaben zu äußern. Diese gesetzlich vorgesehene Verfahrensbeteiligung hat ihre Wurzeln im die Planungshoheit einschließenden Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG / Art. 78 Abs. 2 LVerf. NRW) und dient dazu, der Gemeinde die Wahrnehmung ihrer ortsplanerischen Belange zu ermöglichen.

Beide Städte haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, Bedenken jedoch nicht vorgetragen, sondern das Vorhaben vielmehr ausdrücklich begrüßt. Eine Beeinträchtigung kommunaler Belange bzw. des Selbstverwaltungsrechtes kann daher ausgeschlossen werden.

Die von der Stadt Höxter darüber hinaus vorgetragenen Anregungen zu der Planung hat der Vorhabenträger weitestgehend aufgegriffen und mit den Deckblättern in die Planung eingebracht.

7.9 Private Einwendungen / Anwohner- und Eigentümerbelange

Dem Vorhaben stehen gewichtige auch in den Einwendungen geltend gemachte private Belange entgegen, die sich insbesondere aus der Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen sowie aus Belastungen mit zusätzlichen Immissionen wie Lärm und Luftschadstoffen ergeben.
Mit diesen privaten Belangen ist das Vorhaben vereinbar. Dies gilt auch für den Gesundheitsschutz und für den Schutz des Eigentums.

Aus dem objektiv-rechtlichen Gehalt der zugehörigen Grundrechte (Art. 2 S. 1 und 14 Abs. 1 GG) ergibt sich die Pflicht der staatlichen Organe, sich schützend und fördernd vor die entsprechenden Rechtsgüter zu stellen und sie insbesondere vor rechtswidrigen Eingriffen anderer zu bewahren. Diese Pflicht wäre verletzt, wenn sie durch die Planfeststellung etwa an der Herstellung oder Fortsetzung solcher rechtswidrigen Eingriffe mitwirken würde (BVerwG, Urteil vom 28.10.1998, 11 A 3.98).

7.9.1 Gesundheit und Erholung

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass es aufgrund des Vorhabens weder während der Bauphase noch während des späteren Betriebs der B 64n/B 83n für die betroffenen Anwohner zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen etwa durch Lärm oder Luftschadstoffe kommen wird. Soweit von dem Vorhaben unvermeidbare Beeinträchtigungen ausgehen, wird durch das Planungskonzept sowie durch Schutzauflagen sichergestellt, dass die Grenze der Unzumutbarkeit nicht überschritten wird.
Auf die Ausführungen unter Kapitel B Nrn. 5.3.1 und 7.5 dieses Beschlusses wird dazu ergänzend hingewiesen.

7.9.2 Eigentum

Für die B 83n/B 64n muss zwangsläufig privates Eigentum in Anspruch genommen werden.

Vor dem Hintergrund der sich aus § 19 Abs. 1 FStrG ergebenden enteignungsrechtlichen Vorwirkung muss der Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich der Enteignungsvoraussetzungen den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 GG genügen, denn mit dem rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss wird das Abwehrrecht des Eigentümers aus dem genannten Grundrecht überwunden und in ein Entschädigungsrecht gewandelt.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich dieser grundrechtlichen Problematik bewusst und hat deshalb hinsichtlich der Eingriffe in das private Eigentum umfassend geprüft, ob das Vorhaben in seinen Einzelheiten im Rahmen der Abwägung die jeweils entgegenstehenden Grundrechte der Betroffenen zu überwinden geeignet ist. Sie hat dabei insbesondere auch geprüft, ob die Eingriffe in das Eigentum hätten minimiert werden können oder ob Alternativen zu einem geringeren Grundstücksbedarf hätten führen können, ohne gleichzeitig die verfolgten Planungsziele ernsthaft zu beeinträchtigen oder gar in Frage zu stellen.

Bei der Abwägung der von einem Straßenbauprojekt berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 GG fallende Grundeigentum selbstverständlich in herausgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom

20.04.2009, 1 KN 9/06, mit zahlreichen Nachweisen auf die Rechtsprechung des BVerfG und des BVerwG aus jüngerer Zeit sowie Urteil des BVerwG vom 27.10.2000, 4 A 18.99 und zuletzt umfassend BVerfG, Urteil vom 17.12.2013, 1 BVR 3139/08 und 1 BVR 3386/08). Die Planfeststellungsbehörde verkennt auch nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den davon betroffenen Eigentümer darstellt.

Allerdings genießt das Interesse des Eigentümers am Erhalt seiner Eigentumssubstanz bei Vorhaben des Straßenbaus keinen absoluten Schutz. Der verfassungsgemäße Eigentumsschutz stößt dort an Grenzen, wo Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge erfüllt werden müssen. Für das Eigentum gilt daher nichts Anderes als für andere abwägungsrelevante Belange, d. h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall durchaus zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden (vgl. auch vorstehend Nr. 7.3 im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Grundstücke).

Im vorliegenden Fall kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auf die Inanspruchnahme privater Grundstücke in dem vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne die im öffentlichen Interesse liegenden und in Kapitel B Nr. 6.1 im Einzelnen benannten Planungsziele als solche zu gefährden. Von daher überwiegen hier die mit der Planung insgesamt verfolgten Verkehrsbelange und Ziele die Interessen der privaten Grundstückseigentümer am vollständigen Erhalt ihres Eigentums und der Vorhabenträger erhält – vgl. dazu auch Kapitel A Ziffer 5.14 – das Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, 4 A 29.95). Dies würde hier angesichts des Gewichts des öffentlichen Interesses grundsätzlich auch unter Inkaufnahme der Überplanung von Gebäuden sowie etwaiger straßenbaubedingter Existenzgefährdungen gelten. Existenzgefährdungen kommen angesichts der eingeleiteten Unternehmensflurbereinigung aber ohnehin nicht zum Tragen (vgl. ergänzend auch vorstehend Nr. 7.3). Auch die Inanspruchnahme der beiden überplanten Wohngebäude erfolgt nicht gegen den Willen der Eigentümer. Der Vorhabenträger hat die nahe des Bahnübergangs der Straße „Am Maibach“ gelegenen Grundstücke (Am Maibach 41 und 43) bereits 2011 bzw. 2013 freihändig erwerben können. Die Gebäude sind nicht mehr vorhanden, sie wurden bereits abgerissen.

Beim dritten überplanten „Gebäude“ handelt es sich nicht um ein Wohnhaus, sondern um zu einem Spiel- und Bolzplatz gehörende Umkleide- und Sanitäranlagen. Eigentümer ist die Stadt Höxter, die keine Einwände gegen die Inanspruchnahme der Flächen des Spiel- und Bolzplatzes und den Abriss erhoben hat.

Abwägungserhebliches Gewicht kann insoweit aber nur den konkreten Auswirkungen zukommen, die von dem geplanten Vorhaben auch faktisch ausgehen (BVerwG, Urteil vom 27.10.1999, 11 A 31.98).

Neben der Erkenntnis, dass sich die Realisierung eines solchen Vorhabens ohne jegliche Inanspruchnahme privaten Eigentums schlechterdings kaum vorstellen lässt, ist auch zu sehen, dass – wie die Ausführungen zu den Planungsvarianten zeigen – alternative Ausbauvarianten nur eingeschränkt zur Verfügung stehen und eine andere Variante dazu führen würde, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen und damit neue Betroffenheiten in Rechtskreisen anderer Betroffener ausgelöst würden.

Die Vorschrift des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW dient nur dem Ausgleich solcher Beeinträchtigungen, die nicht – wie etwa der Zugriff auf Grundeigentum – einen unmittelbaren Eingriff bedeuten, sondern – wie z. B. der Verkehrslärm – nur als Folge des Vorhabens und der mit ihr verbundenen Situationsveränderung in der Umgebung des Vorhabens auftreten, und kann insoweit im Rahmen des Eigentumsschutzes keine Anwendung finden.

In dem planfestgestellten Umfang müssen daher die privaten Eigentumsbelange nach Abwägung und unter Beachtung der sich aus Art. 14 Abs. 3 GG ergebenden verfassungsrechtlichen Grenzen zurückgestellt werden.

Die Auswirkungen des Vorhabens beschränken sich aber nicht nur auf die unmittelbar für den Straßenkörper notwendigen Flächen. Sie erstrecken sich zumindest vorübergehend auch auf andere Grundstücke, die z. B. im Rahmen der Baumaßnahme als Bau- oder Lagerplatz benötigt werden. Entsprechende Flächen sind in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesen. Auch diese Flächen werden belastet, die Bauausführung setzt voraus, dass solche Flächen zur Verfügung stehen.

Ohne die Regelung der öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Planfeststellungsbeschluss können Grundstücksflächen nicht und auch nicht vorübergehend in Anspruch genommen werden. Jeglicher Zugriff auf das Grundeigentum muss in der Planfeststellung ausgewiesen werden, weil der festgestellte Plan gem. § 19 Abs. 2 FStrG dem Enteignungsverfahren zu Grunde zulegen und für die Enteignungsbehörde bindend ist.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass sich die beschriebene enteignungsrechtliche Vorwirkung aber nicht nur auf die Trasse und die Bauflächen, sondern darüber hinaus auch auf die Flächen bezieht, auf denen landschaftsrechtliche Kompensationsmaßnahmen planfestgestellt und damit verbindlich vorgeschrieben wurden, denn die Rechtsprechung hat es für zulässig erklärt, im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses auch über die Inanspruchnahme von Flächen für solche Maßnahmen mit bindender Wirkung für eventuell nachfolgende Besitzeinweisungs- und Enteignungsverfahren zu entscheiden. Dies gilt in gleicher Weise im Übrigen für die schon angesprochenen mit dem Vorhaben verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen – wie hier u. a. die Anpassungen des sonstigen Straßen- und Wegenetzes – und auch die sonstige landschaftspflegerische Begleitplanung wie z. B. die Gestaltungsmaßnahmen an den Trassenrändern (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 13.03.1995, 11 VR 4.95, und 21.12.1995, 11 VR 6.95, sowie Urteil vom 23.08.1996, 4 A 29.95).

Bei einem großen Teil der im LPB vorgesehenen Ausgleichmaßnahmen kann aber auf Flächen der öffentlichen Hand zurückgegriffen werden. Außerdem greift auch diesbezüglich die Unternehmensflurbereinigung. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen lassen sich zwar nicht verlagern, die Flächeninanspruchnahmen werden jedoch bei der anstehenden Neuordnung im Rahmen der Flurbereinigung berücksichtigt werden.

Für alle Flächeninanspruchnahmen gilt grundsätzlich, dass der Vorhabenträger gehalten ist, zunächst jeden Flächenbedarf freihändig zu erwerben und auch jede sonstige Inanspruchnahme durch freihändige Verhandlungen zu ermöglichen. Dabei müssen die für die Straße unmittelbar benötigten Flächen auf jeden Fall vom Träger der Straßenbaulast erworben werden. Die für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendigen Flächen können dagegen – falls gewünscht – im Einzelfall unter Beachtung des verfassungsrechtlich garantierten Bestands- und Wertschutzes bei den betroffenen Grundstückseigentümern verbleiben. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass unter Berücksichtigung der mit den Maßnahmen verfolgten Ziele auch weiterhin eine sinnvolle Bewirtschaftung dieser Flächen möglich ist. Ansonsten werden, wie im Grunderwerbsverzeichnis vorgesehen, auch diese Flächen vom Vorhabenträger erworben.

Erst bei einem Scheitern des freihändigen Erwerbs bzw. der freihändigen Verhandlungen kommt insoweit im Übrigen die Flurbereinigung bzw. ein Verfahren nach dem EEG NRW zum Zuge.

Für alle dargelegten Flächeninanspruchnahmen (die Inanspruchnahme baulicher Anlagen, Aufwuchs und alle sonstigen unzumutbaren Nachteile eingeschlossen) und bei Kompensationsmaßnahmen auch den Nutzungseinschränkungen stehen den betroffenen Eigentümern Entschädigungsansprüche zu. Sollte über die Grundstücksinanspruchnahme bzw. über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Vorhabenträger und dem Eigentümer zustande kommen, so erfolgen die Enteignung und/oder die Festsetzung der Entschädigung in separaten Verfahren, d. h. in der Flurbereinigung oder dem Verfahren gem. EEG NRW. Dies schließt es ein, dann ggf. auch eine Entschädigung für Nebenfolgen der Grundstücksinanspruchnahme festzusetzen (BVerwG, Beschluss vom 24.08.2009, 9 B 32/09). Ein Planfeststellungsbeschluss kann keine solchen Entschädigungsregelungen umfassen (BVerwG, Urteile vom 21.06.2006, 9 A 28/05, und vom 07.07.2004, 9 A 21.03). Wegen der positiv-rechtlichen Regelung einer gesetzlichen Trennung der Konfliktebenen, die im Falle eines Rechtsstreits im Rahmen eines Verfahrens nach dem EEG NRW sogar zu unterschiedlichen Rechtswegen führt – Verwaltungsgerichtsbarkeit einerseits und Zivilgerichtsbarkeit (Kammern bzw. Senate für Baulandsachen, vgl. § 50 Abs. 1 EEG NRW) andererseits – kann und darf die Planfeststellungsbehörde deshalb grundsätzlich auch keine Enteignungsfolgeregelungen treffen (OVG Münster, Urteil vom 18.01.2013, 11 D 74/09.AK, u. a. Rn. 151). Es ist deshalb auch abwägungsfehlerfrei, die betroffenen Eigentümer auf die Verhandlungen bzw. das separate Verfahren zu verweisen (BVerwG, Beschluss vom 02.09.2010, 9 B 11/10).

Die nur vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen müssen im Übrigen in einem ordnungsgemäß wiederhergestellten Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden. Das bedeutet, dass die benötigten Flächen nach Abschluss der Maßnahme vollständig zu räumen, Bodenverdichtungen zu beseitigen und die Flächen ggf. wieder an das angrenzende Niveau anzupassen sind.

Auf die Ausführungen unter Ziffer 7.3 im Kapitel B zu den Belangen der Eigentümer landwirtschaftlicher Flächen, die auch im Hinblick auf das sonstige Grundstückseigentum gelten, wird auch insoweit ergänzend Bezug genommen.

7.9.3 Sonstige mittelbare Beeinträchtigungen, Wertminderungen

Von den Einwendern sind im Anhörungsverfahren zum Teil Minderungen der Werte ihrer Grundstücke und Gebäude – Minderungen von Miet- und Pachteinnahmen eingeschlossen – geltend gemacht worden, die aufgrund der Nähe zu der neuen Straße bzw. durch das Verkehrsaufkommen und die von ihm ausgehenden Immissionen oder auch durch optische Wirkungen, wie sie Lärmschutzanlagen auslösen, entstehen würden. Es wird der Sorge Ausdruck verliehen, dass vor diesem Hintergrund die Lebensqualität und mit ihr der Immobilienwert bzw. der Mietwert einer Immobilie sinke.

Zwar sind bei der straßenrechtlichen Planfeststellung in die Abwägung nicht nur diejenigen öffentlichen und privaten Belange einzustellen, in die zur Verwirklichung des Vorhabens unmittelbar eingegriffen werden muss (Grundstücksinanspruchnahmen), sondern auch solche Belange, auf die sich das Vorhaben als raumbedeutsame Maßnahme nur mittelbar auswirkt (BVerwG, Urteil vom 15.04.1977, 4 C 100.74). Das Interesse eines betroffenen Eigentümers, von nachteiligen Einwirkungen des Vorhabens verschont zu werden, insbesondere durch sie nicht in der bisherigen Nutzung seines Grundstücks gestört zu werden, gehört deshalb ebenfalls zu den abwägungserheblichen Belangen.

Die Wertminderung eines Grundstücks als solche ist für sich gesehen jedoch kein eigenständiger Abwägungsposten. Als Rechtsgrundlage für einen solchen Anspruch kommt allein § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW in Betracht. Nach dieser Vorschrift hat der von der Planung Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn – weitere – Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können. Der Entschädigungsanspruch ist ein Surrogat für nicht realisierbare Schutzmaßnahmen; greift § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW, der den Anspruch auf Schutzvorkehrungen regelt, tatbestandlich nicht ein, so ist auch für die Anwendung von § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW kein Raum (vgl. BVerwG, Urteile vom 29.01.1991, 4 C 51/98, vom 14.05.1992, 4 C 8.89, vom 27.11.1996, 11 A 27.96, und vom 23.02.2005, 4 A 5.04).

Auf dieser Grundlage kommt mithin lediglich eine Entschädigung in Betracht für passive Lärmschutzvorrichtungen, für eine Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs oder auch – sollten die Beeinträchtigungen faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass eine weitergehende Nutzung des Grundstücks unzumutbar wird – eine Entschädigung in Gestalt der Gesamtübernahme des Grundstücks. Derartige Entscheidungen sind in diesem Planfeststellungsbeschluss aber – soweit erforderlich, in diesem Verfahren möglich und nicht ebenfalls dem separaten Enteignungs-

und Entschädigungsverfahren vorbehalten – getroffen worden (vgl. nachstehend Nr. 7.9.4).

Eine darüberhinausgehende Vorschrift des Inhalts, dass der Planungsträger Betroffene durch die Gewährung einer Entschädigung auch vor sonstigen Beeinträchtigungen und Vermögenseinbußen bewahren muss, ist der Rechtsordnung fremd. Wenn ein Grundstück am Grundstücksmarkt – oder eine Wohnung am Wohnungsmarkt bzw. bezüglich ihres Mietwertes – nur deswegen an Wert verlieren sollte, weil er ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück ohne vergleichbare unmittelbare Belegenheit zu einer solchen Straße wie der B 64n/B 83n, wäre allein damit keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers verbunden. Eine etwaige solche Wertminderung, die letztlich durch subjektive Vorstellungen der Marktteilnehmer geprägt wird und keine Folge einer förmlichen Enteignung ist, erfasst § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW nicht (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, 4 A 39/95 und BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5.04). Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (vgl. BVerwG, Urteile vom 21.03.1996, 4 C 9.95 und vom 24.05.1996, 4 A 39.95). Dies gilt insbesondere für im Außenbereich gelegene Grundstücke oder auch für solche, die noch zur geschlossenen Bebauung eines Siedlungsbereiches gehören, aber unmittelbar an den Außenbereich angrenzen. Hier muss der Eigentümer besonders damit rechnen, dass im näheren Umfeld seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Sollte damit aus der Sicht der Anlieger die Wohnqualität abnehmen, ist dies hinzunehmen.
Wertminderungen dürfen zwar bei der Abwägung insgesamt nicht unberücksichtigt bleiben, der Grundstückseigentümer genießt jedoch keinen Vertrauensschutz und muss eine Minderung der Rentabilität ggf. hinnehmen. Dem Urteil des BVerwG vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, Rn. 402, ist dazu Folgendes zu entnehmen:

> *„Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet i.S.d. Art 14. Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanzielle Aus-gleich. Kein Grundeigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnmillieus vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition i.S.d. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf ei-ne bestmögliche Nutzung*

des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen, wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Welcher Wertschätzung sich ein Grundstück erfreut, bestimmt sich nicht nach starren unwandelbaren Regeln. Der Verkehrswert wird durch zahlreiche Umstände beeinflusst, die je nach der vorherrschenden Verkehrsauffassung positiv oder negativ zu Buche schlagen. Die Auswirkungen eines Planvorhabens kommen in der Gesamtbilanz lediglich als einer der insoweit maßgeblichen Faktoren zur Geltung. Welches Gewicht der Grundstücksmarkt ihnen beimisst, liegt außerhalb der Einflusssphäre des Planungsträgers."

Etwas anderes würde insoweit nur gelten, wenn Wertminderungen planbedingt eintreten, etwa weil das Maß der möglichen wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Grundstücks und seiner Bebauung unmittelbar eingeschränkt wird. Solche Einschränkungen vermag die Planfeststellungsbehörde vorliegend nicht zu erkennen. Ausgenommen sind zwar zunächst die landwirtschaftlich genutzten Flächen, die an- oder zerschnitten werden und die infolge ihrer verbleibenden oder ihres Zuschnitts nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind. Auch insoweit greift jedoch die anstehende Unternehmensflurbereinigung, die für entsprechende Grundstücksneuzuschnitte sorgen wird.

Die Nutzbarkeit aller anderen Grundstücke sowie die Möglichkeit, sie ggf. zu bewohnen, bleibt durch das Vorhaben unangetastet und auch Beeinträchtigungen durch Immissionen (Lärm, Luftschadstoffe) treten auch unter Berücksichtigung des von der parallel verlaufenden Bahnstrecke ausgehenden Lärms nicht in einem Maße auf, das unzumutbar oder gesundheitsgefährdend als enteignungsgleicher Eingriff im Sinne von Art. 14 GG zu werten wäre.
Solange nicht reale auf das Vorhaben zurückzuführende Einwirkungen eine Wertminderung bewirken, sind Wertminderungen allein als solche daher nicht abwägungsrelevant. Soweit nicht die §§ 41 ff BImSchG und 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG NRW Schutz- oder Ausgleichsansprüche normieren, sind sie aus über-wiegenden Gründen des Allgemeinwohls sowie im Hinblick auf die Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. auch Urteil des BVerwG vom 13.05.2009, 9 A 71/07).

Auch wenn sie insoweit keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellen, folgt aus dem Vorstehenden für die Planfeststellungsbehörde gleichwohl nicht, dass diejenigen durch ein Planvorhaben ausgelösten Verkehrswertminderungen, die über den Schutzbereich des § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW hinausgehen, rechtlich

etwa von vornherein völlig irrelevant wären. Sie sind vielmehr im Rahmen der allgemeinen Gesamtabwägung zu berücksichtigen. Die Beachtung von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG *„entbindet insofern nicht von der Pflicht, planbedingte Wertverluste gegebenenfalls als private Belange im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Dem Planungsträger bleibt es jedoch unbenommen, solche Wertminderungen nach den zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen hinter gegenläufige öffentliche Interessen zurücktreten zu lassen. Wie auch sonst ist es ihm allerdings verwehrt, eine äußerste durch Abwägung nicht überwindbare Schwelle zu überschreiten. Die Grenze zur Abwägungsdisproportionalität ist erreicht, wenn die Wertverluste so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird. Auch Belastungen, die sich in Wertverlusten äußern, dürfen nicht zur Folge haben, dass der Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG angetastet wird. Das verfassungsrechtlich garantierte Eigentum ist dadurch gekennzeichnet, dass es einen privatnützigen Gebrauch ermöglicht und die grundsätzliche Befugnis umfasst, über den Eigentumsgegenstand zu verfügen. Es soll dem Eigentümer als Grundlage privater Initiative dienen und ihm im eigenverantwortlichen privaten Interesse von Nutzen sein. Es darf dieses Inhalts nicht entleert und wirtschaftlich völlig entwertet werden. Auch wenn Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG den eigentumsrechtlich geschützten Rechtspositionen keinen bestimmten Wert verbürgt und deshalb grundsätzlich nicht vor Wertverlusten schützt, für die die öffentliche Hand verantwortlich zeichnet, darf das Eigentum in seinem Wert nicht soweit gemindert werden, dass die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrigbleibt.“* (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, Rn. 404).

Das Bundesverfassungsgericht hat zuletzt in seinem Kammerbeschluss vom 23.02.2010, 1 BvR 2736/08, juris Rn. 38 ff., noch einmal grundlegend zur Reichweite der Eigentumsgarantie des Art. 14 Abs. 1 GG und Fragen der Wertminderung vor dem Hintergrund des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld Stellung genommen und ausgeführt, dass Art. 14 Abs. 1 GG das Grundeigentum der Anwohner nicht vor jedem Wertverlust durch Planungen schütze. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit sei grundsätzlich ebenso hinzunehmen, wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Der Eigentumsgarantie komme allerdings dann besonderes Gewicht zu, soweit das Eigentum die persönliche Freiheit des Einzelnen im vermögensrechtlichen Bereich sichere (a.a.O., Rn. 39). Das gelte insbesondere dann, wenn ein Grundstück den wesentlichen Teil des Vermögens des Pflichtigen bilde und die Grundlage seiner privaten Lebensführung einschließlich

seiner Familie darstelle. In solchen Fällen trete die Eigentumsgarantie, dem Träger des Grundrechts einen Freiraum im vermögensrechtlichen Bereich zu sichern und ihm damit eine eigenverantwortliche Gestaltung des Lebens zu ermöglichen in den Vordergrund (a.a.O., Rn. 48).
Eine im dortigen Fall anzusetzende Verkehrswertminderung eines Grundstücks in einer Höhe von 50 – 60 % hatte nach Auffassung des Bundesverfassungsgerichts allerdings die Grenze einer entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmenden Wertminderung (eindeutig) überschritten. Dafür, dass die B 64n/B 83n zu Wertminderungen vergleichbarer Größenordnung führen könnte, vermag die Planfeststellungsbehörde auch unter Berücksichtigung der Einwendungen – einmal abgesehen von der Frage der direkten Übertragbarkeit auf ein Straßenbauprojekt – keine Anhaltspunkte erkennen. Unter Berücksichtigung des aktiven Lärmschutzes und der Aufwertung der Ortschaft Godelheim durch die Entlastung der heutigen Ortsdurchfahrt sind sie auch nicht plausibel.

Soweit dem Vorhaben in den Einwendungen von Grundstückseigentümern Wertminderungen entgegengehalten werden, weist die Planfeststellungsbehörde diese Einwendungen deshalb zurück.

Nach der inzwischen gefestigten Rechtsprechung des BVerwG ist bei einem unmittelbaren Grundstückseingriff über Entschädigungsansprüche des Planbetroffenen für die Folgewirkungen dieses Zugriffs auf das Restgrundstück einschließlich eines Anspruchs auf Übernahme des gesamten Grundstücks (als besondere Form der Entschädigung) – anders als über den Ausgleich für ausschließlich mittelbare planungsbedingte Grundstücksbeeinträchtigungen – nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern im nachfolgenden Enteignungsverfahren zu entscheiden (vgl. Urteil des BVerwG vom 07.07.2004, 9 A 21.03). Dort ist dann über die Entschädigung nicht nur für den Flächenverlust, sondern auch für solche Folgewirkungen wie z. B. die Verkleinerung eines Gartens als Erholungsraum oder andere mittelbare Beeinträchtigungen durch das Vorhaben (Nutzungsbeeinträchtigungen durch Geräusch- und Feinstaubimmissionen, Erschütterungen), auch in der Summierung dieser Gesichtspunkte, zu befinden (a. a. O., u. a. Rn. 26).

Allein zulässig und zugleich auch erforderlich wäre eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in diesem Zusammenhang – d. h. bezogen auf Grundstücke, die nicht unmittelbar für das Straßenbauvorhaben, die zugehörigen Folgemaßnah-

men oder die ebenfalls zugehörigen Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden – also dann, wenn aus Sicht des Betroffenen auch bloß mittelbare Folgen des Vorhabens so schwer wiegen würden, dass ein Übernahmeanspruch geltend gemacht wird. Derartige Ansprüche sind vorliegend allerdings angesichts des Umfangs des Lärmschutzes für Grundstücke, die nicht schon unmittelbar betroffen sind, nicht begründet.

Sie ergeben sich auch nicht aus den Belastungen durch Luftschadstoffe. Auch hierzu wird auf die vorstehenden Ausführungen, insbesondere die unter den Nrn. 7.5 und 7.9.1 im Kapitel B dieses Beschusses verwiesen.

Geltend gemacht wurde zwar mit Blick auf Lärmimmissionen eine Übernahme für das Grundstück und Gebäude Driburger Straße 26. Unter Verweis auf die Ausführungen zum Lärmschutz – vgl. Kapitel B Nr. 7.5.1.6 des Beschlusses – wird die Anerkennung eines solchen Übernahmeanspruchs jedoch abgewiesen. Er besteht aus den dort benannten Gründen auch für andere Gebäude nicht.
Soweit das Vorhaben trotz des aktiven Lärmschutzes zu einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV führt, sind die Überschreitungen Gegenstand des passiven Lärmschutzes. Dies gilt auch für das Gebäude Driburger Straße 26. Gesundheitlich und damit auch enteignungsrechtlich relevant werdende Beeinträchtigungen bleiben insoweit nicht zurück.
Auch sonst sind der Planfeststellungsbehörde keine mittelbaren Beeinträchtigungen ersichtlich oder im Anhörungsverfahren bekannt geworden, die aufgrund unzumutbarer Auswirkungen auf ein Grundstück einen enteignungsgleichen und damit einen Entschädigungsanspruch auslösenden Eingriff zur Folge haben könnten. Auch die Nähe des Grundstücks Driburger Straße 26 zur B 64n-Anschlussstelle B 83n oder die eines Wohnhauses zur bis zu 6 m hohen Lärmschutzwand bei Godelheim und damit ggf. einhergehende visuelle Beeinträchtigungen können einen solchen Anspruch nicht auslösen. Übernahmeansprüche nicht unmittelbar betroffener Grundstückseigentümer, über die von der Planfeststellungsbehörde bereits im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden wäre (BVerwG, Urteil vom 17.07.2011, 9 A 14.10), treten somit nicht ein.

Dennoch verbleibende Beeinträchtigungen müssen danach vom Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden.

7.10 Sonstiges zu den Einwendungen und Stellungnahmen

Sonstigen Einwendungen, Anregungen und Forderungen der beteiligten Fachbehörden, Träger öffentlicher Belange, Einwender und Umweltverbände wurde über Zusagen des Vorhabenträgers, die Änderungen der Deckblätter oder auch über die Nebenbestimmungen im Kapitel A des Beschlusses weitestgehend Rechnung getragen. Im Übrigen wurden sie zurückgewiesen. Auf vorstehenden Ausführungen wird dazu Bezug genommen. In Ergänzung dazu wird auf Folgendes hingewiesen:

a) Für den nicht motorisierten Verkehr bleibt Maygadessen von der Straße „Am Maibach“ aus erreichbar. Die dazu vorgesehene Überführung für Fußgänger und Radfahrer, die sowohl an die Wege „Am Maibach“ und „Maygadessen“ als auch an den Kirchweg anschließt, ist entgegen der Auffassung der Einwender auch barrierefrei. Steigungen von 6 % werden in den Anrampungen nicht überschritten und sie werden auch jeweils nach 6 m durch ein Podest unterbrochen (vgl. Protokoll zum Erörterungstermin).

   Die Umwege für den motorisierten Verkehr sind gering und abhängig vom jeweiligen Ausgangspunkt. So befindet sich die Querungsmöglichkeit über den Langenbergweg nur ca. 350 m vom abgeriegelten Bahnübergang „Am Maibach“ entfernt. Zum Bruchweg sind es von dort ca. 750 m. Selbst ausgehend vom heutigen Bahnübergang „Am Maibach“ ist so z. B. der über den Langenbergweg führende Weg nach Maygadessen nur ca. 1.100 m länger. Ausgehend vom Bahnübergang im Zuge der Friedhofstraße sind es über den Bruchweg ca. 1.700 m. Je nach Ausgangspunkt können sie auch kürzer sein. Umwege dieser Größenordnungen sind zumutbar.

b) Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B 64n z. B. auf 80 km/h wäre keine Maßnahme des aktiven Lärmschutzes. Sie ginge letztlich auch nicht mit den Planungszielen konform. Im Übrigen sind Geschwindigkeitsbegrenzungen verkehrliche Maßnahmen, die weder in die Zuständigkeit des Vorhabenträgers noch in die der Planfeststellungsbehörde fallen.

c) Bauwerksschnitte oder z. B. auch Visualisierungen von Bauwerken gehören nicht zu den auszulegenden Planunterlagen. Dies gilt nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund, dass diverse Planungsdetails diesbezüglich der Ausführungsplanung vorhabehalten bleiben. Dessen ungeachtet hat der Vorhabenträger einige Visualisierungen vorgenommen und im Erörterungstermin erläutert, um u. B.

die Überführung für Fußgänger und Radfahrer bei Godelheim zu veranschaulichen.

d) Visuelle Wahrnehmungen der Lärmschutzwand bei Godelheim sind trotz der vorgesehenen Begrünung nicht vollständig vermeidbar. Dies gilt insbesondere für die unmittelbar angrenzenden Wohngrundstücke. Gleichwohl wird die Lärmschutzwand aufgrund von Sichtverschattungen z. B. durch Gebäude nur von wenigen Punkten aus Godelheim heraus wahrnehmbar sein. Gründe, eine „beklemmende Wirkung“ anzunehmen, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Denn Wand bildet zwar ein geschlossenes und nicht durchsichtiges Bauwerk, wird jedoch bei gleichzeitiger Begrünung mindestens ca. 15 m von der Wohnbebauung entfernt bleiben. Eine in der Höhe auf 6 m beschränkt bleibende Lärmschutzwand kann in Relation zu dieser Entfernung noch keine beklemmenden Wirkungen oder unzumutbaren Sichtverschattungen auslösen. Wirkungen wie diese Lärmschutzwand könnten letztlich auch andere Gebäude in ähnlicher Form auslösen.

   Einen auf der Seite Godelheims an der Lärmschutzwand entlangführenden Weg, auf dem – wie im Erörterungstermin vorgetragen – Spaziergänger beeinträchtigt werden könnten, gibt es im Übrigen nicht. Auch ist die freie Sicht in die unbebaute Landschaft kein geschütztes Rechtsgut und Anwohner des Ortsrandes müssen ohnehin grundsätzlich mit der Möglichkeit rechnen, dass dort Infrastruktur oder anderweitige Bebauung entstehen könnte.

   Ein Anspruch auf den Status Quo in dem Sinne, dass ein bestimmtes Wohnumfeld, mit dem eine bestimmte Wohn- und Lebensqualität verbunden wird, aufrechterhalten werden muss und nicht verändert werden darf, stünde jeder Baugenehmigung, jeder Baugebietsausweisung und jedem Infrastrukturprojekt entgegen und existiert daher nicht. So ist denn auch dem Fachplanungsrecht nach Auffassung des BVerwG ein Gebot des Milieuschutzes nicht zu entnehmen (BVerwG, Urteile vom 27.10.1999, 11 A 31.98, vom 09.04.2003, 9 A 37/02, und vom 24.03.2007, 9 A 17/06).

   Einen Ersatz der Lärmschutzwand durch einen viel breiteren Lärmschutzwall lassen im Übrigen die Platzverhältnisse nicht zu.

e) Beeinträchtigungen des Startplatzes „Brunsberg“ für Drachen- und Gleitschirmflieger bzw. die Sicherheit der dort startenden Drachen- und Gleitschirmflieger sind weder ersichtlich noch in der Einwendung 4 konkret benannt worden. Dies gilt nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass auch die heutige B 64n letztlich schon einen Gefahrenpunkt darstellen müsste. Die Bezirksregierung Münster

hat im Übrigen als zuständige Luftaufsichtsbehörde keine Bedenken gegen die Planung.

f) Eine Anbindung des Weges Taubenborn an die B 64n ist schon aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich, aber auch nicht erforderlich. Eine bedeutsame Erschließungsfunktion hat dieser Weg nur für die Schießanlage der Bundeswehr, die ihr Gelände künftig von der gegenüberliegenden Seite/vom Bruchweg aus erreichen kann. Erholungssuchende oder andere Anlieger können das Gebiet ebenfalls von dort anfahren. Vor diesem Hintergrund ist auch der Bedarf für eine Querungsmöglichkeit in Form einer Unter- oder Überführung von der Freizeitanlage Godelheim zu dem Weg Taubenborn nicht begründbar.
   Umgekehrt kann auf die Neuerschließung der Schießanlage nicht verzichtet werden.

g) Der in der Einwendung 5 angeregte Verbau von Buhnenköpfen zur Anlegung von Winterlebensräumen für Kammmolche im Pachtgewässer des Fischereivereins wird schon deswegen abgelehnt, weil das Gewässer naturgemäß nicht fischfrei und daher für Kammmolche kaum geeignet ist.

h) Der bei Godelheim wegfallende Spiel- und Bolzplatz ist Eigentum der Stadt Höxter, die mit der Inanspruchnahme einverstanden ist. Über einen etwaigen Ersatz müsste die Stadt Höxter entscheiden. Allerdings geht nicht der einzige Spiel- und Bolzplatz Godelheims verloren und im Spielflächenkonzept der Stadt von 2013 wird der Bolzplatz als entbehrlich eingestuft.

i) Der mehrfach geforderten weiteren Vertiefung der Gradiente der B 64n im BA 1 bei Godelheim steht der Verlauf des Godelheimer Bachs bzw. Maibachs entgegen. Die entsprechenden Begründungen des Vorhabenträgers im Erörterungstermin und im Zusammenhang mit der „Untervariante Maibach“ sind plausibel. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich ihnen an.

j) Die Planung und Planfeststellung einer Bundesstraße wie der B 64n/B 83n ist Aufgabe des entsprechenden Baulastträger, hier des im Auftrag des Bundes tätigen Vorhabenträgers. Sie ist nicht Aufgabe der örtlichen Politik und damit weder des Rates der Stadt Höxter noch des Ortsausschusses von Godelheim. Entscheidungen oder Voten, die dort im Rahmen von Anhörungen und Beteiligungen abgegeben werden, sind daher für die Planung und Planfeststellung nicht bindend. Dies gilt vorliegend erst Recht für Entscheidungen, die im Ortsausschuss Godelheim 1986 noch vor der von 1994 datierenden UVS und lange vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens abgegeben worden sind.

k) Der Einwand, die B 64n über mit ihrer 3-Streifigkeit sowie ihrem geraden Verlauf eine „einschläfernden Wirkung“ auf Autofahrer aus und sei daher unsicherer als

Straßen mit wechselnden Verläufen, geht fehl. Gerade die Möglichkeit, überholen zu können, ohne die oft nur bedingt einsehbare Gegenfahrbahn dazu nutzen zu müssen, hat einen hohen Verkehrssicherheitsfaktor. An den vorliegend hohen Unfallzahlen entlang der vorhandenen B 64 wird dies besonders deutlich.

8. Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten

Die Planfeststellungsbehörde hat sich an mehreren Stellen (vgl. Kapitel A des Beschlusses, Nebenbestimmungen 5.4.1.1, 5.4.4.3 und 5.5.3.3) eine nachträgliche Entscheidung vorbehalten.

Die Regelung des § 74 Abs. 3 VwVfG erlaubt entsprechende Vorbehalte, soweit zum Zeitpunkt der Planfeststellung eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, sich für die Bewältigung des Problems notwendige Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen sowie Substanz und Ausgewogenheit der Planung dadurch im Grundsatz nicht in Frage gestellt werden. Der Planfeststellungsbehörde wird es hierdurch ermöglicht, Regelungen, die an sich in dem das Planfeststellungsverfahren abschließenden Planfeststellungsbeschluss zu treffen wären, einer späteren Entscheidung vorzubehalten.

Zwar gilt der Grundsatz, dass der Vorhabenträger einen Konflikt, den er durch seine Planung hervorruft oder verschärft, nicht ungelöst lassen darf. Diese Pflicht zur Konfliktbewältigung hindert die Planfeststellungsbehörde aber nicht in jedem Fall, Teilfragen, die ihrer Natur nach von der Planungsentscheidung abtrennbar sind, einer nachträglichen Lösung zugänglich zu machen.
Ein solcher Vorbehalt ist dann zulässig, wenn er nicht unter Überschreiten der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit, insbesondere unter Verletzung des Abwägungsgebotes erfolgt. Diese Grenze ist aber erst dann überschritten, wenn in der Planungsentscheidung solche Fragen offenbleiben, deren nachträgliche Regelung das Grundkonzept der bereits festgestellten Planung wieder in Frage stellt. Zudem darf der unberücksichtigt gebliebene Belang kein solches Gewicht haben, dass die Planungsentscheidung als unabgewogener Torso erscheint, und es muss sichergestellt sein, dass durch den Vorbehalt andere einschlägige öffentliche und private Belange nicht unverhältnismäßig zurückgesetzt werden (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 5/08, Rn. 80 und Beschlüsse vom 31.01.2006, 4 B 49.05, Rn. 21, und vom 30.08.1994, 4 B 105.94, Rn. 13).

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde genügt der von ihr verfügte Entscheidungsvorbehalt diesen rechtlichen Vorgaben.

9. Abschließende Gesamtbewertung

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Vorhaben, die B 64 zwischen Brakel-Hembsen und Höxter in drei Bauabschnitten – von denen die beiden zwischen Ottbergen und Godelheim (= BA 1b) sowie zwischen Godelheim und Höxter (BA 1) Gegenstand dieses Beschlusses sind – sowie die B 83 zwischen Beverungen-Wehrden und der B 64n (ebenfalls BA 1b) neu zu errichten, ist aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt, das Vorhaben zur Umsetzung der Planungsziele geeignet.

Mit dem Vorhaben und der gewählten Ausbauvariante werden die anstehenden Ziele, nämlich

- die B 64 ihrer Netzfunktion entsprechend verkehrsgerecht herzurichten sowie im Zusammenhang mit der Verlegung der B 83 den Verkehrsfluss zu verbessern und kürzere Reisezeiten zu ermöglichen,
- die Ortsdurchfahrt von Godelheim und mit dem dritten Bauabschnitt dann auch die von Ottbergen vom Durchgangsverkehr – den der B 83 eingeschlossen – und den zugehörigen Immissionen zu entlasten,
- die angesichts hoher Unfallzahlen derzeit unzureichende Verkehrssicherheit herzustellen und dazu die s-förmigen Streckenführungen an den Bahnübergängen sowie den hinter LKW entstehenden Überholdruck zu beseitigen sowie
- einhergehend mit einer verbesserten Anbindung des Raums Höxter auch die Bedingungen für die Wirtschaftsstruktur der Region zu verbessern,

erreicht. Eine andere Ausbauvariante, mit der die anstehenden Ziele besser erreicht und die mit dem Vorhaben zusammenhängenden Beeinträchtigungen und Konflikte besser gelöst werden könnten, bietet sich vorliegend nicht an. Ein Verzicht auf das Vorhaben kam nicht in Betracht.

Gründe, die zu einer Ablehnung der beantragten Planung führen, sind nicht ersichtlich. Sie wurden im Verfahren zwar geltend gemacht, konnten sich aber nicht durchsetzen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stehen weder der Arten- noch der europäische Gebietsschutz oder die WRRL dem Vorhaben entgegen. Optimierungsgebote sind beachtet worden.

Unter Abwägung aller Belange erweist sich die Planung auch als vernünftig. Die Planfeststellungsbehörde bewertet das öffentliche Interesse an der B 64n und der B 83n höher als entgegenstehende andere öffentliche oder private Belange. Sie ist überzeugt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange insgesamt auf ein unabdingbares Maß begrenzt werden. Dennoch verbleibende Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

10. Sofortige Vollziehung

Dieser Beschluss ist sofort vollziehbar. Gem. § 80 Abs. 2 Nr. 3a VwGO hat die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss, der sich wie vorliegend auf Bundesfernstraßen bezieht, keine aufschiebende Wirkung.

C. Rechtsbehelfsbelehrung und Hinweise

1. Rechtsbehelfsbelehrung

1.1 Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach deren Zustellung Klage beim

Oberverwaltungsgericht für das Land NRW,
Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster
(Postanschrift: Postfach 6309, 48033 Münster),

erhoben werden.
Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist (vgl. nachstehend Kap. C Nr. 4). Dies gilt nicht für Beteiligte, denen der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wurde.

Die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sind dem Gericht innerhalb einer Frist von 10 Wochen ab Klageerhebung zu benennen.

1.2 Hinweis:

Die Anfechtungsklage hat gem. § 80 Abs. 2 Nr. 3a VwGO keine aufschiebende Wirkung.
Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung kann gem. §§ 17e Abs. 2 FStrG und 80 Abs. 5 S. 1 VwGO innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim

Oberverwaltungsgericht für das Land NRW,
Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster
(Postanschrift: Postfach 6309, 48033 Münster),

gestellt und begründet werden.

2. **Hinweise auf das Entschädigungsverfahren**

Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche (z. B. wegen der beanspruchten Grundflächen, Erschwernissen, anderer Nachteile und des passiven Lärmschutzes an Gebäuden) sind – soweit nicht bereits dem Grunde nach über die Voraussetzungen dieser Ansprüche in der Planfeststellung zu entscheiden ist – nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, in dem im Grundsatz nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden. Die ordnungsgemäße Festsetzung der Entschädigung, d. h. auch die Vermeidung einer zu niedrigen Entschädigung, ist vielmehr Aufgabe des separaten Entschädigungsverfahrens nach dem EEG NRW.

Entsprechende Forderungen können mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an den

Landesbetrieb Straßenbau NRW,
Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift,
Lanfertsweg 2, 59872 Meschede,

gerichtet werden.

Wird eine Einigung nicht erzielt, so wird über diese Forderungen in einem besonderen Entschädigungsfeststellungsverfahren entschieden werden, für das die

Bezirksregierung Detmold (Dezernat 21),

Leopoldstraße 15, 32756 Detmold,

zuständig ist.

Im Hinblick auf Grundstücke, die innerhalb des Gebietes liegen, für das gem. Beschluss der Bezirksregierung Detmold vom 28.05.2019, Az. 33-81810 H.O.17, das Flurbereinigungsverfahren Godelheim eingeleitet worden ist, ersetzt das Flurbereinigungsverfahren das Verfahren nach dem EEG NRW. Zuständig für das Flurbereinigungsverfahren ist die

Bezirksregierung Detmold (Dezernat 33),

Leopoldstraße 15, 32756 Detmold.

Soweit Ansprüche in diesen Verfahren nicht abschließend oder nicht zur Zufriedenheit der Betroffenen geregelt werden können, steht den Betroffenen anschließend der ordentliche Rechtsweg offen.

3. Hinweis auf die Geltungsdauer des Beschlusses

Nach § 17c Nr. 1 FStrG tritt der Plan außer Kraft, wenn mit der Durchführung nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird. Die Planfeststellungsbehörde kann den Plan vor Ablauf dieser Frist auf begründeten Antrag des Trägers der Straßenbaulast um höchstens fünf Jahre verlängern.

4. Hinweis auf die Auslegung und öffentliche Zustellung des Planes

Dieser Beschluss wird gem. §§ 9 Abs. 2 UVPG (a.F.) sowie 74 Abs. 4 S. 2 VwVfG NRW in den Städten Höxter und Beverungen mit je einer Ausfertigung der Planunterlagen zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich und öffentlich bekanntgemacht.

Da mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind, werden die Zustellungen gem. § 74 Abs. 5 S. 1 und 2 VwVfG NRW durch die öffentliche Bekanntmachung ersetzt. Mit dem Ende der Auslegung gilt der Beschluss gem. § 74 Abs. 5 S. 3 VwVfG NRW allen Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt.

Parallel zur Auslegung vor Ort werden der Beschluss und die planfestgestellten Unterlagen auch auf der jeweiligen Homepage der Bezirksregierung Detmold (www.bezreg-detmold.nrw.de) einsehbar sein.

5. Hinweis zum Datenschutz

Soweit vorstehend in den Kapiteln A und B des Beschlusses auf konkrete Einwendungen Bezug genommen wird, sind die Einwendungsführer/innen aus Datenschutzgründen nur in anonymisierter Form mit einer Nummer benannt. Diese Nummer wird den Einwendern mit der Zustellung des Beschlusses mitgeteilt werden.

Bezirksregierung Detmold

Im Auftrag — Ausgefertigt

gez. Schönfeld — Böhmer