Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Planfeststellung

Unterlage 1

für den
Neubau der B 64/83 Brakel/Hembsen bis Höxter
Teilabschnitt 1b
Neubau der B 64 Höxter/Ottbergen bis Höxter/Godelheim von Bau-km 5,600 bis Bau-km 8,000 und
Neubau der B 83 Beverungen/Wehrden bis Höxter/Godelheim von Bau-km -0,060 bis Bau-km 2,480

Deckblatt „E“ zur Planfeststellung für den Neubau der B 64/83 Brakel/Hembsen bis Höxter
Teilabschnitt 1b
Neubau der B 64 Höxter/Ottbergen bis Höxter/Godelheim von Bau-km 5,600 bis Bau-km 8,000 und
Neubau der B 83 Beverungen/Wehrden bis Höxter/Godelheim von Bau-km -0,060 bis Bau-km 2,480

Regierungsbezirk	:	Detmold
Kreis	:	Höxter
Stadt/Gemeinde	:	Höxter und Beverungen
Gemarkung	:	Ottbergen und Godelheim sowie Amelunxen und Wehrden

Erläuterungsbericht

Aufgestellt:

Paderborn, 26.07.2023
Der Leiter der
Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift
I. A.

gez. Jelena Delic

Satzungsgemäß ausgelegen

in der Zeit vom _____

bis _____ (einschließlich)

in der Stadt/Gemeinde

_____

Zeit und Ort der Auslegung sind mindestens eine Woche vor Auslegung ortsüblich bekannt gemacht worden.

Stadt/Gemeinde _____

_____
(Unterschrift)

(Dienstsiegel)

Festgestellt gemäß Beschluss vom heutigen Tage

Detmold , _____

Bezirksregierung Detmold
- Planfeststellungsbehörde -

Im Auftrage

_____
(Unterschrift)

(Dienstsiegel)

Inhalt

1. ALLGEMEINES ZUR BAUMAßNAHME 2

2. ERLÄUTERUNG UND BEGRÜNDUNG DER PLANÄNDERUNGEN 6

3. ANMERKUNGEN ZUM BAUWERKSVERZEICHNIS 7

3.1 BAUWERKSVERZEICHNIS TEIL - ALLGEMEINE REGELUNGEN - 7
3.2 BAUWERKSVERZEICHNIS TEIL - LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE REGELUNGEN - 7

4. ANMERKUNGEN ZUM GRUNDERWERBSVERZEICHNIS UND ZU DEN GRUNDERWERBSPLÄNEN 8

5. LANDSCHAFTSPFLEGERISCHEN BEGLEITPLAN (UNTERLAGE 12) 9

1. Allgemeines zur Baumaßnahme

Die Bundesstraße 64 ist eine wichtige großräumige Verkehrsverbindung, die in West-Ost-Richtung verläuft. Sie beginnt in Telgte bei Münster an der B 51 und verläuft über Rheda-Wiedenbrück, Paderborn, Höxter und Holzminden bis sie bei Bad Gandersheim mit Anschluss an die Autobahn Hannover-Kassel (A7) in Niedersachsen endet. Bei Rheda-Wiedenbrück besteht ein direkter Autobahnanschluss an die A 2. Bei Paderborn überlagert sie zwischen den Anschlussstellen 27 und 29 die Bundesautobahn A 33.

Die Bundesstraße 83 bildet eine wichtige überregionale Nord-Süd-Verkehrsverbindung der Räume Kassel, Höxter, Hameln und Minden. Zwischen Godelheim südlich von Höxter und Stahle nördlich von Höxter überlagert sie die B 64.

Um ihrer Funktion als großräumige, überregionale Verkehrsverbindung gerecht zu werden, ist die Bundesstraße 64 ab Paderborn bereits überwiegend leistungsfähig ausgebaut. Ortsdurchfahrten werden in diesen Bereichen nicht mehr durchfahren.

Die Ausnahme bildet der Streckenabschnitt zwischen Brakel/Hembsen und Höxter, in dem die B 64 noch nicht leistungsfähig ausgebaut ist. Hier folgt sie dem historisch entstandenen Verlauf, wobei sie die Bahnstrecke 2974 Langeland - Holzminden 3-mal mittels beschrankter Bahnübergänge kreuzt. Die Bahnübergänge liegen ca. 1 km westlich außerhalb von Ottbergen auf der freien Strecke, im westlichen Ortseingangsbereich von Ottbergen sowie ca. 900 m südlich außerhalb von Höxter auf der freien Strecke. Die Bahnübergänge behindern den fließenden Verkehr in erheblichem Maß und belasten durch den entstehenden Rückstau bei geschlossenen Schranken insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrt Ottbergen die Anwohner mit Lärm und Abgasen.

Bei Brakel/Hembsen besteht eine enge, s-förmige Überführung der B 64 über die Bahnstrecke, die künftig als Anschluss an die B 64n vorgesehen werden soll. Östlich am Ortsausgangsbereich von Höxter/Ottbergen besteht eine Bahnüberführung. Die B 64 ist im Querungsbereich ebenfalls s-förmig geführt. Die Sichtverhältnisse sind schlecht. Die geringen Abmessungen des Kreuzungsbauwerkes lassen im Zuge der B 64 keinen Begegnungsverkehr PKW/LKW zu.

Die B 64 führt durch die Ortslagen von Höxter/Ottbergen und Höxter/Godelheim, die B 83 durch die Ortslage von Höxter/Godelheim, wo sie mitten im Ort in die B 64 mündet. Beide Bundesstraßen sind streckenweise sehr eng, kurvig und innerhalb der Ortslagen aufgrund der beidseitig an den Verkehrsraum angrenzenden Bebauung unübersichtlich. Sie stören dort die innerörtlichen Beziehungen in erheblichem Maß. Gefährdet sind dort auch Radfahrer, da Ihnen mit Ausnahme eines kurzen Teilstückes innerhalb der Ortslage von Höxter/Godelheim kein eigener Verkehrsraum zur Verfügung steht und sie deshalb die Fahrbahn mitbenutzen müssen. Die Anwohner im Bereich der Ortsdurchfahrten werden durch die stetig wachsende Verkehrsmenge, insbesondere wegen des hohen Schwerverkehrsanteils und der damit verbundenen Immissionen schon heute stark belastet.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, Außenstelle Paderborn, plant den Neubau der B 64/83 Brakel/Hembsen bis Höxter einschließlich der Verlegung der B 83 bis Beverungen/Wehrden. Die Gesamtbaumaßnahme zwischen Brakel/Hembsen und Höxter ist aus planerischen Gründen in drei Entwurfsabschnitte unterteilt worden.

Der hier vorliegende Planfeststellungsabschnitt des Teilabschnitts 1b (2. Abschnitt) beinhaltet den Neubauabschnitt der B 64 zwischen Höxter/Ottbergen und Höxter/Godelheim sowie den Neubau der B 83 zwischen Beverungen/Wehrden und Höxter/Godelheim.

Der Neubau der B 64 des Teilabschnitts 1b beginnt ca. 500 m nord-östlich der Ortsdurchfahrt von Ottbergen bei Bau-km 5+600 und ist 2,4 km lang. Ca. 900 m süd-westlich der

Ortsdurchfahrt Godelheim schließt er bei Bau-km 8+000 an den 1. Abschnitt Höxter/Godelheim bis Höxter an.

Der Abschnitt der B 83 beginnt nördlich der Ortschaft Wehrden am Ende der bereits fertig gestellten Ortsumgehung Blankenau bei Bau-km 0-060. Die B 83n verläuft in nordwestliche Richtung, quert zunächst die Bahnstrecke 2975 Ottbergen – Northeim und anschließend das Nethetal sowie das dortige FFH-Gebiet „Nethe“ in Dammlage. Westlich der Ortschaft Godelheim endet sie Bei Bau-km 2+480 mit Anschluss an die vorhandene B 64. Die Strecke ist 2,54 km lang und unterteilt sich in einen 2,16 km langen Neubau- und einen 0,38 km langen Ausbauabschnitt. Vom Beginn der Baustrecke bei Wehrden bis zur derzeitigen Querung der B 83 mit der Bahnstrecke 2975 Ottbergen – Northeim erfolgt der Ausbau der vorhandenen B 83. Ab der Querung der B 83 mit der Bahnstrecke bis zum Anschluss an die alte B 64 stellt die Planung einen Neubau dar. Der weiterführende Anschluss bis zur B 64n ist Gegenstand des 1. Abschnitts.

Die Straßenbaumaßnahme liegt im Kreis Höxter. Sie betrifft in der Stadt Höxter in der Gemarkung Ottbergen die Flur 3, in der Gemarkung Godelheim die Flure 2 und 4 sowie in der Stadt Beverungen in der Gemarkung Amelunxen die Flure 4, 13, 15 und 16 und in der Gemarkung Wehrden die Flure 2, 3 und 8.

Die B 64n erhält aufgrund des entfallenen Anschlusses östlich von Ottbergen im hier vorliegenden Planfeststellungsabschnitt des Teilabschnitts 1b keinen eigenen Verkehrswert. Dieser kann nur im Zusammenhang mit dem westlich anschließenden Teilabschnitt 1a und dem östlich anschließenden 1. Abschnitt erlangt werden. Eine Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses für die B 64n des Teilabschnitts 1b kann daher nur im Gesamtzusammenhang mit den beiden rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlüssen für den 1. Abschnitt (Godelheim – Höxter) und für den Teilabschnitt 1a (Hembsen – Ottbergen) erlangt werden.

Dieser Vorbehalt gilt hinsichtlich der B 83n nicht, da sie einen eigenen Verkehrswert erhält. Sie beginnt bei Wehrden an der B 83 alt und endet westlich von Godelheim an dem geplanten Kreisverkehr im Zuge der B 64 alt. Dieser Kreisverkehr ist zwar Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens des 1. Abschnitts. Er könnte jedoch auch losgelöst von diesem Verfahren erstellt werden. Die benötigten Grundstücksflächen sind in den Planfeststellungsunterlagen dieses Teilabschnitts 1b mit ausgewiesen.

Für den Teilabschnitt 1b (2. Abschnitt) ist die Durchführung des Anhörungsverfahrens im August 2016 beantragt worden. Die Planfeststellungsunterlagen haben in der Zeit vom 31.08. – 30.09.2016 bei den Städten Höxter und Beverungen öffentlich ausgelegen.

Im Juni 2018 sind die Planfeststellungsunterlagen zunächst mit dem Deckblatt „A“ um einen Fachbeitrag zur EG-Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL) und um die FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet DE 4222-301 „Buchenwälder der Weserhänge“ ergänzt worden.

Darüber hinaus hat sich der Landesbetrieb Straßenbau NRW entschlossen, die Planung aufgrund der im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen, Einwendungen und Anregungen verschiedener Behörden und privater Betroffener zu ändern bzw. zu modifizieren. Das Deckblatt „B“ wurde 2019 für die geänderte Lage des Ersatzretentionsraums, die Anpassung von Wirtschaftswegen, die Änderung von Bauwerksabmessungen, die Anlage erforderlicher Fledermausüberflughilfen sowie zur Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans einschließlich Artenschutzbeitrag und FFH-Verträglichkeitsprüfung „Nethe“ sowie zur Ergänzung weiterer Unterlagen (FFH-

Verträglichkeitsprüfung „Kalkmagerrasen bei Ottbergen", Gutachten „Aktualisierung der Fauna (Microchiroptera) im Bereich der geplanten Neubautrasse der B 83“ und „Charakteristische Arten der Lebensraumtypen in den FFH-Gebieten Kalkmagerrasen bei Ottbergen (DE-4221-302), Stadtwald Brakel (DE-4221-301), Nethe (DE-4320-305) und Wälder um Beverungen (DE-4322-304) – Einstufung der Empfindlichkeit gegenüber projektspezifischen Wirkfaktoren“) in das laufende Planfeststellungsverfahren eingebracht.

Am 21./22.11.2019 hat der Erörterungstermin für den 1. Abschnitt und Teilabschnitt 1b in Höxter-Godelheim stattgefunden. Eine Erörterung von Detailfragen des Umwelt- und Naturschutzes mit der höheren Naturschutzbehörde erfolgte am 18.06.2020 im Nachgang zu dem Erörterungstermin.

Mit dem am 23.07.2020 vorgelegten Deckblatt „C“ wurden die aktualisierte - Unterlage 11 - Schalltechnische Untersuchung, - Unterlage 15.1 - Luftschadstoffuntersuchung, - Unterlage 15.2 - Berechnung des verkehrsbedingten Stickstoffeintrages in FFH-Gebiete und die – Unterlage 16 - Verkehrsuntersuchung in das laufende Planfeststellungsverfahren eingebracht.

Aufgrund der in den Erörterungsterminen vorgebrachten Bedenken und Einwendungen wurde seitens des Landesbetriebs Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, Außenstelle Paderborn – eine Überprüfung des bereits vorgesehenen Fledermausschutzkonzeptes vorgenommen. Die „Präzisierung des Fledermausschutzkonzeptes“ (Bioplan Marburg - Höxter GbR, Kuhlmann & Stucht GbR, Rechtsanwälte Füßer und Kollegen, 15.02.2021) sowie die sich daraus ergebenden Änderungen bzw. Optimierungen der Maßnahmen sind Gegenstand des Deckblattes „D“.

Zum Vorkommen des Fischotters und Biber an der Nethe wurde die Expertise „Erstnachweise von Fischotter und Biber an der Nethe und Bewertung des Gefahrenpotentials durch den Neubau der B 83“ (Bioplan Marburg - Höxter GbR) und entsprechende Prüfprotokolle erarbeitet. Diese sowie die daraus resultierende Ergänzung einer Maßnahme sind Gegenstand des Deckblattes „D“.
Im Anschluss an das Deckblatt „D“ wurde eine Ergänzung zur Präzisierung des Fledermausschutzkonzeptes mit Datum vom 22.11.2021 vorgelegt.

Seitens der Träger öffentlicher Belange, insbesondere der Höheren Naturschutzbehörde, wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Deckblatt „D“ erhebliche Bedenken zur ausreichenden Funktion der in der Präzisierung des Fledermausschutzkonzeptes vorgesehenen Maßnahmen geäußert. Ergänzend wurde eine Fledermausbrücke im Bereich der Fledermausflugroute F2 am Abzweig nach Amelunxen gefordert.

Diese Brücke mit den sich daraus ergebenden Änderungen wird mittels dieses Deckblattes „E“ in das laufende Planfeststellungsverfahren eingebracht.

Für den 1. Abschnitt Höxter/Godelheim - Höxter wurde 2011 die Planfeststellung eingeleitet. Aufgrund der im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen, Einwendungen und Anregungen verschiedener Behörden und privater Betroffener wurde das Deckblatt „A“, erstellt, welches in der Zeit vom 29.08.2018. bis zum 28.09.2018 bei den Städten Höxter und Beverungen öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen hat. Diese Planung wurde nochmals modifiziert und als Deckblatt „B“ 2019 erstellt sowie parallel zum Teilabschnitt 1b aktualisierte Unterlagen als Deckblatt „C“ 2020 in das laufende Planfeststellungsverfahren eingebracht. Für diesen Abschnitt wurde ebenfalls 2021 ein Deckblatt „D“ mit der Präzisierung des Fledermausschutzkonzeptes sowie die Ergänzung zur Präzisierung des Fledermausschutzkonzeptes erstellt.
Analog zu dem Teilabschnitt 1b wurden die Planfeststellungsunterlagen durch das Deckblatt „E“ mit Ergänzung um eine Fledermausbrücke einschließlich der sich daraus ergebenden Änderungen im Bereich „Am Maibach“ erweitert.

Für den 3. Abschnitt, den Teilabschnitt 1a des Neubaus der B 64 zwischen Brakel/Hembsen und Höxter/Ottbergen werden derzeit die Planfeststellungsunterlagen vorbereitet.

2. Erläuterung und Begründung der Planänderungen

Mit dem Deckblatt „E“ werden einige Entwurfsbestandteile modifiziert, ohne dass die Gesamtkonzeption der Planung in Frage gestellt wird. Eine ausführliche Begründung der Baumaßnahme wurde bereits in den im August/September 2016, Juni 2018, Juli 2019, Juli 2020 sowie Mai 2021 in das laufende Planfeststellungsverfahren eingebrachten Planunterlagen gegeben. Die die Planung tragenden Gründe gelten unverändert weiter.

Das in das Verfahren eingebrachte Deckblatt „E“ vom 26.07.2023 ersetzt die ursprünglichen Planunterlagen nur insoweit, als sie von den ursprünglichen in die Planfeststellung eingebrachten Unterlagen und der Deckblätter „A“, „B“, „C“ und „D“ abweichen.

Das Deckblatt „E“ vom 26.07.2023 umfasst folgende Unterlagen:

Erläuterungsbericht	Unterlage 1
Übersichtslageplan	Unterlage 3
Bauwerksverzeichnis	Unterlage 5
Höhenplan	Unterlage 6, Bl. 3
Lageplan	Unterlage 7, Bl. 3 (jeweils Teilbereiche)
Landschaftspflegerischer Begleitplan	
- Erläuterungsbericht, Anlage hier: Maßnahmenblätter	Unterlage 12.0
- Lageplan	Unterlage 12.2 Bl. 3 (jeweils Teilbereiche)
- Plan Fledermausbrücke Amelunxen über die B 64n	Unterlage 17

Gegenüber den bisher in das laufende Planfeststellungsverfahren eingebrachten Planfeststellungsunterlagen (ursprüngliche Unterlagen sowie Deckblätter „A“, „B“, „C“ und „D“) handelt es sich bei dem Deckblatt „E“ vom 26.07.2023 um die Ergänzung der bereits bestehenden Schutzmaßnahmen für die Fledermäuse um eine Fledermausbrücke am Abzweig nach Amelunxen einschließlich der sich daraus ergebenden Änderungen.

Bei der Erstellung des Deckblattes „E“ wurden alle von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abgewogen und haben zu den hier vorliegenden Deckblattunterlagen geführt.

Die vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen sind dem Kapitel 5 dieses Erläuterungsberichts sowie den oben aufgeführten Unterlagen zum Deckblatt „E“ vom 26.07.2023 zu entnehmen. Die geänderten Teilbereiche des Lageplans des Landschaftspflegerischen Begleitplanes sind auf dem Übersichtslageplan - Unterlage 3 - gekennzeichnet.

3. Anmerkungen zum Bauwerksverzeichnis

Im Rahmen der Aufstellung des Deckblattes „E“ vom 26.07.2023 wurde das Bauwerksverzeichnis – Unterlage 5 –, hier die Teile „Allgemeine Regelungen“ und „Landschaftspflegerische Regelungen“ aufgrund der ergänzten Fledermausbrücke überarbeitet.

3.1 Bauwerksverzeichnis Teil - Allgemeine Regelungen -

Der Teil -Allgemeine Regelungen- des Bauwerksverzeichnisses zum Deckblatt „E“ ersetzt die bisherigen Regelungen/Unterlagen nur insoweit, als sie von den ursprünglichen in die Planfeststellung eingebrachten Unterlagen abweichen.

Die vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen sind aus den Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis zum Deckblatt „E“ ersichtlich. Im Bauwerksverzeichnis zum Deckblatt „E“ vom 26.07.2023 werden

- die folgende bisherige lfd. Nrn. **neu hinzugefügt:**

- lfd.-Nr. **98**
  Im Zuge der Flugroute F2 am Abzweig nach Amelunxen wird eine Fledermausbrücke (BW Nr. 02b) über die B 64n errichtet. Es handelt sich hierbei um ein gem. MAQ (2022) als Sonderfall dargestelltes Bauwerk mit geringer Breite. Die Brücke wird beidseitig der B 64n ohne Rampen ausgeführt. Sie wird begrünt und auf beiden Seiten der B 64n sowie auf den Brückenkappen werden Irritationsschutzwände errichtet (s. BV-Nr. 304).
  Der Betrieb der parallel zur B 64n verlaufenden DB-Strecke 2974 Langeland – Holzminden bleibt gewährleistet.

Im Einzelnen wird auf das Kapitel 5 dieses Erläuterungsberichts, den Lageplan - Unterlage 7 - sowie auf das Bauwerksverzeichnis - Unterlage 5 - zum Deckblatt „E“ vom 26.07.2023 verwiesen.

3.2 Bauwerksverzeichnis Teil - Landschaftspflegerische Regelungen -

Der Teil - Landschaftspflegerische Regelungen - des Bauwerksverzeichnisses zum Deckblatt „E“ ersetzt die bisherigen Regelungen/Unterlagen nur insoweit, als sie von den ursprünglichen in die Planfeststellung eingebrachten Unterlagen abweichen.

Die vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen sind aus den Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis zum Deckblatt „E“ ersichtlich. Im Bauwerksverzeichnis zum Deckblatt „E“ vom 26.07.2023 werden

- die folgenden bisherigen lfd. Nrn. **geändert:**

- lfd.-Nr. **304**
  Als Schutzmaßnahme für die Fledermäuse werden entlang der Kappen der Fledermausbrücke sowie beidseitig längs der B 64n Irritationsschutzwände errichtet.
  Die Fledermausbrücke wird mit Stauden-/Krautflurstreifen und zwei einreihigen Hecken längs der Brücke begrünt. An den Eckpunkten der Fledermausbrücke werden 4 Großbäume gepflanzt.
  Die bestehenden Leitstrukturen werden zur Einbindung der Fledermausbrücke in die

tradierte Flugroute durch Neupflanzungen ergänzt.

Im Einzelnen wird auf das Kapitel 5 dieses Erläuterungsberichts, das Bauwerksverzeichnis – Unterlage 5 -, die Maßnahmenblätter - Unterlage 12.0 –, den Lageplan - Unterlage 12.2 -, sowie auf den Plan zu der Fledermausbrücke - Unterlage 17 - zum Deckblatt „E“ vom 26.07.2023 verwiesen.

4. Anmerkungen zum Grunderwerbsverzeichnis und zu den Grunderwerbsplänen

Durch dieses Deckblatt „E“ wird keine zusätzliche bzw. neue Inanspruchnahme von Flächen erforderlich.

5. Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12)

Das Kompensationskonzept, das den bisher in das Verfahren eingebrachten Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegt, wird durch das Deckblatt „E“ nicht grundsätzlich verändert.

Für die Änderungen und Ergänzungen des Deckblatts „E“ ergibt sich hinsichtlich des Landschaftspflegerischen Begleitplans folgendes:

Ergänzung des Fledermausschutzkonzeptes

Mit dem Deckblatt „D“ einschließlich der Ergänzung aus 2021 wurde das ursprünglich erarbeitete Fledermausschutzkonzept überprüft und durch Maßnahmen wie Großbaumpflanzungen und Herstellung von Irritationsschutzwänden optimiert. Im zugehörigen Anhörungsverfahren zum Deckblatt „D“ wurden insbesondere seitens der Höheren Naturschutzbehörde Bedenken geäußert, dass das bisherige Fledermausschutzkonzept nicht geeignet sei, den Eintritt des artenschutzrechtlichen Tötungsverbots des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG mit der gebotenen Sicherheit zu vermeiden. Es wird für diesen Teilabschnitt 1b eine Überführung -ggf. ohne Rampen und Bodenanbindung- für einen sicheren Überflug und die Querung der strukturgebunden fliegenden Arten gefordert. Als geeigneter Standort wird die Flugroute 2 am Abzweig Amelunxen angesehen.

Zur Herstellung einer durchgehenden Leitstruktur für Fledermäuse wird hier über die B 64n die Fledermausbrücke hergestellt. Sie wird begrünt und durch Neupflanzungen beidseitig ergänzt.

Die Ergänzungen und Änderungen betreffen die mit Deckblatt „D“ vorgelegte Unterlage 12.11 „Präzisierung des Fledermausschutzkonzepts“ in Kapitel 3.7 – Teilabschnitt 1b B 64, Flugroute F2 Abzweig nach Amelunxen - Seiten 55 bis 59 -. Die Ergänzungen und Änderungen werden wie folgt beschrieben:
(Die Änderungen des Deckblatts „E“ sind lila kenntlich gemacht.)

3.7 Teilabschnitt 1b B 64, Flugroute F2 Abzweig nach Amelunxen

3.7.1 Beschreibung der Flugroute

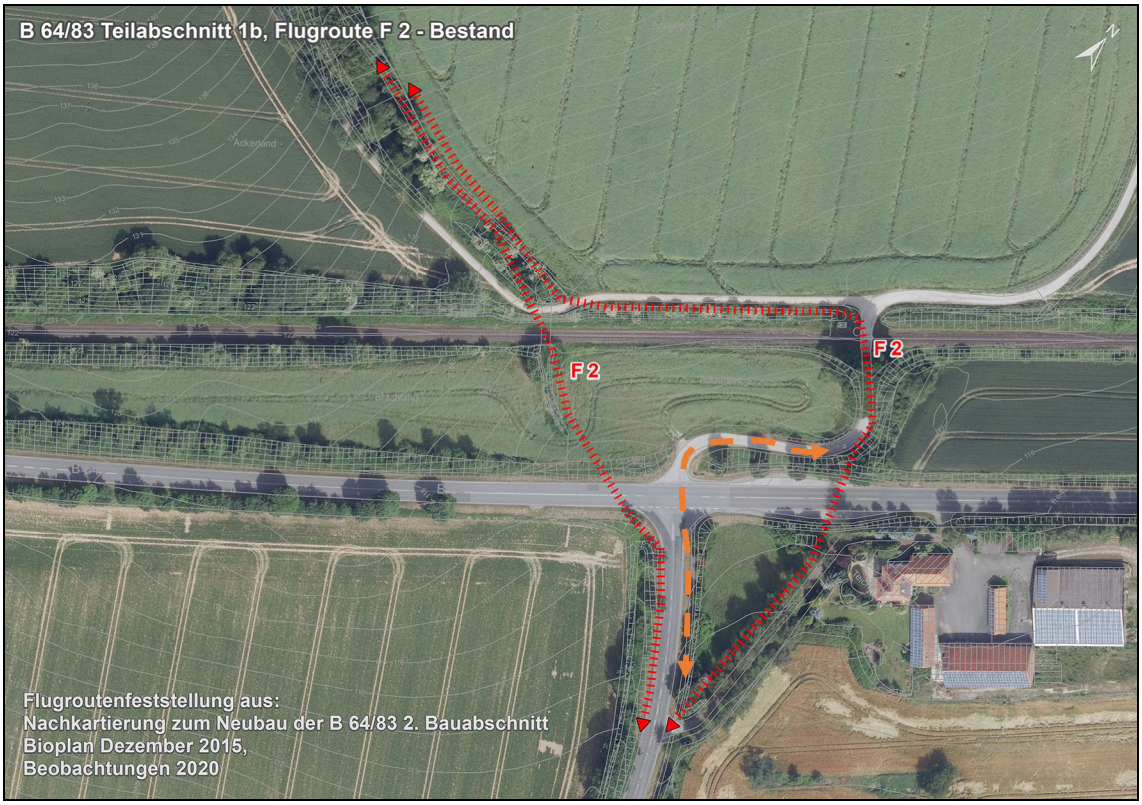


Abb.36: Aktuelle Lage der Flugroute 2 und deren Verzweigung. Die vorherige Variante der östlichen Flugroute 2 (orange gestrichelt dargestellt) hat sich aufgrund von Gehölzrückschnitten zwischen Einmündung Wirtschaftsweg und B 64 alt wenige Meter weiter nach Osten verlagert.

Festgestellte Arten	Kollisionsrisiko nach ~~BMVBS~~ BMDV 2023*	Kollisionsrisiko nach Brinkmann et al. **	home-range***
Große/Kleine Bartfledermaus	hoch	hoch	S/M
Breitflügelfledermaus	gering	gering	M/L
Fransenfledermaus	hoch	hoch	S/M
Großer Abendsegler	gering	sehr gering	XL
Zwergfledermaus	~~Mittel~~ hoch	vorhanden	M
Rauhautfledermaus	gering	vorhanden	M/L

** ~~BMVBS 2011~~ BMDV 2023: Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, ~~Entwurf Oktober 2011~~; Ausgabe 2023*

*** Brinkmann et al. 2012: Planung und Gestaltung von Querungshilfen für Fledermäuse.*
- sehr hohes bis hohes Kollisionsrisiko:
a) Arten mit starker Bindung an Strukturen, die den Straßenraum sehr konturfolgend queren.
b) Arten mit mäßiger Bindung an Strukturen, die verhaltensbedingt den Straßenraum noch tendenziell niedrig queren.

- Arten mit fallweise erhöhtem Kollisionsrisiko ("mittel")
- Arten ohne erhöhtes Kollisionsrisiko ("gering")
**** LBV S-H: Fledermäuse und Straßenbau, Arbeitshilfe:*
Home Range um das Sommerquartier: S (klein) = < 5 km; M (mittel) = 5-15 km; L (groß) = 10-25 km; XL (sehr groß) = > 25 km

Abb. 1: Foto Flugroute F 2 - Fahrtrichtung Höxter (August 2017)

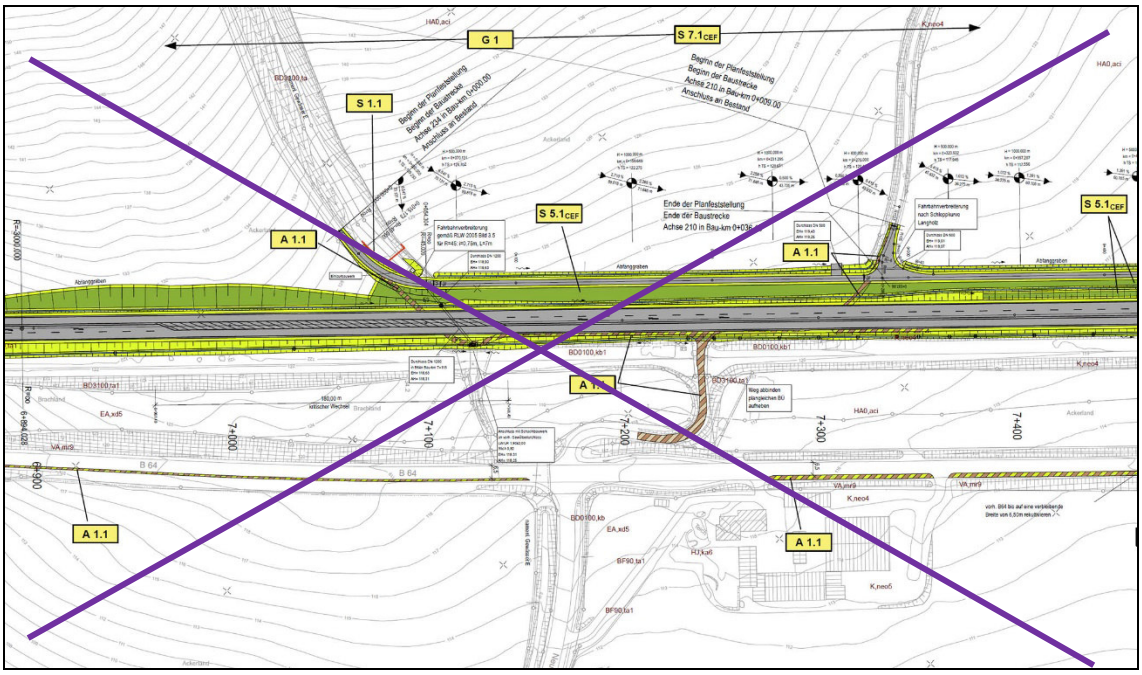
Abb. 2: Foto Flugroute F 2 - Fahrtrichtung Paderborn (August 2017)

Die Flugroute 2 führt vom Herbremer Wald längs der Gehölzbestände eines Hohlweges in Richtung Bahntrasse. Dort gabelt sich die Flugroute: Eine Route führt direkt über die Bahntrasse und entlang von angrenzenden Gehölzstrukturen in Richtung der L 837, die im weiteren Verlauf in Richtung Nethe bzw. Amelunxen führt. Die zweite Route schwenkt entlang der vorhandenen Gehölzbestände nach Osten und quert dann im Bereich des Wirtschaftsweges die Bahntrasse. Von dort folgt sie den Baumbeständen längs des Wirtschaftsweges und einer Hofzufahrt um dann wiederum längs der L 837 weiter Richtung Nethe/Amelunxen weiterzuführen (Abb. 36). Zuvor verlief diese östliche FR2 hinter dem Bahndamm weiter entlang der des Wirtschaftsweges begleitenden Gehölze bis zur Einmündung in die B 64 alt. Aufgrund des sehr starken Rückschnittes der Gehölze zwischen Bahndamm und Einmündung knickt die FR nun nicht mehr entlang des Wirtschaftsweges mit ab, sondern quert die B 64 alt nun wenige Meter weiter östlich und folgt dann dem Gehölzbestand entlang der Hofeinfahrt bevor sie längs der L837 weiter folgt (vgl. Abb. 36). Von den oben benannten Arten folgen Bartfledermaus, Fransenfledermaus und Zwergfledermaus der Flugroute in der einen oder anderen Richtung. Bei rund 2/3 der festgestellten Tiere handelt es sich um Zwergfledermäuse.

Zusammen mit Breitflügelfledermaus und Großem Abendsegler (und vereinzelten Rauhautfledermäusen während deren Zugzeiten) konnten die zuvor benannten Arten längs der gut ausgeprägten Baumbestände an der Bahn jagend beobachtet werden.

Wie oben bereits dargestellt, wird die Verkehrsbelastung im Bereich zwischen Ottbergen und dem Anschluss der B 83n voraussichtlich durchschnittlich täglich knapp 9.600 Kfz betragen, wobei sich die maßgebende stündliche Verkehrsstärke tags auf 552 Kfz und nachts auf 96 Kfz beläuft.

3.7.2 Vorgesehene Schutzmaßnahmen im LBP zu Flugroute F2



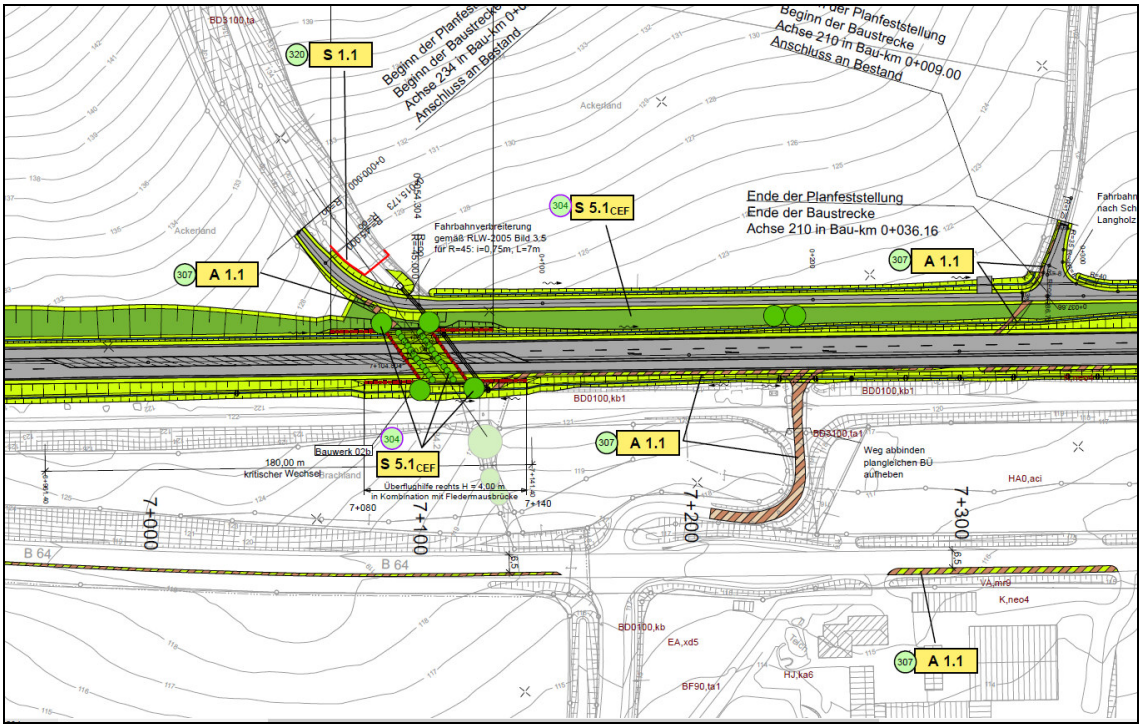
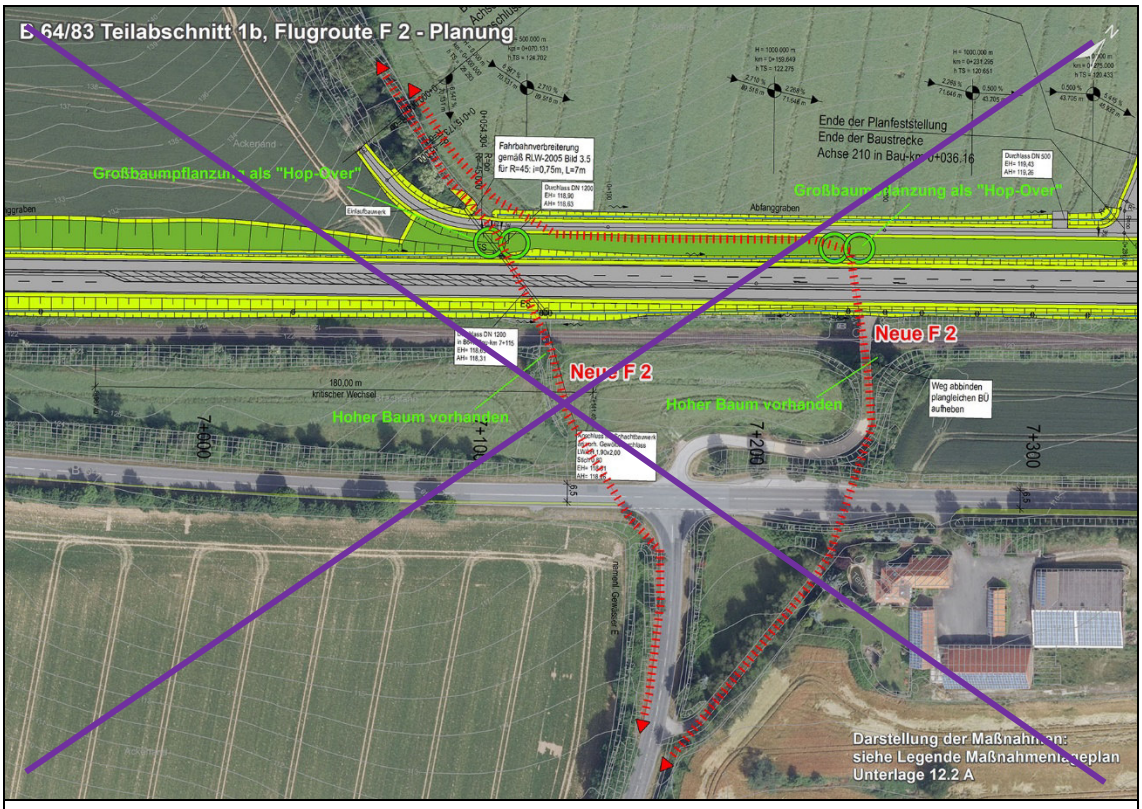


Abb. 3: Ausschnitt aus dem Maßnahmenlageplan des LBP zu F 2, ersetzt durch aktuelle Planung.

~~S 5.1$_{CEF}$ Zwischen der B 64n und dem parallel verlaufenden Wirtschaftsweg wird eine bis zu 7,00 m breite dichte Gehölzhecke als Fledermausüberflughilfe angelegt.~~



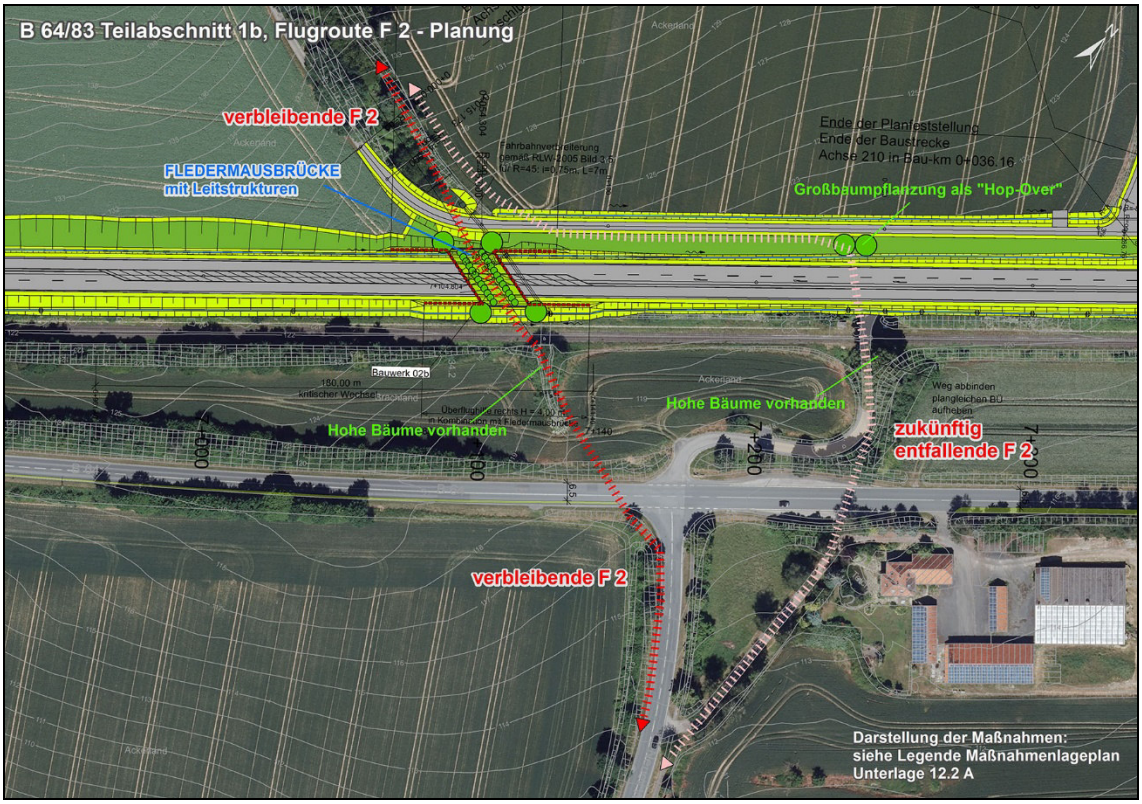


Abb. 40: *Verlauf der Flugroute nach Neubau der B 64/83 und Darstellung der präzisierten Schutzmaßnahmen, ersetzt durch aktuelle Planung.*

3.7.3 Präzisierung der Maßnahmen

S 5.1$_{CEF}$ Zwischen der B 64n und dem parallel verlaufenden Wirtschaftsweg wird eine bis zu 7,00 m breite dichte Gehölzhecke als Kollisionsschutz und Leitlinie für Fledermäuse angelegt. Großbaumpflanzungen bzw. vorhandene Großbäume ermöglichen ein „Hop-over“.

Bau einer Fledermausbrücke bei Bau-km 7+104,804 mit einer nutzbaren Gesamtbreite von 13,50 m und einer Länge von 18,25 m. Es handelt sich hierbei um ein gem. MAQ (2022) als Sonderfall dargestelltes Bauwerk mit geringer Breite.

An der geplanten Fledermausbrücke werden auf einer Länge von jeweils 60 m beidseitig der B 64/83n 4 m hohe, blickdichte Irritationsschutzwände errichtet. Auf den Kappen des Bauwerks wird eine 2 m hohe Irritationsschutzwand angebracht (s. MAQ Kap. 5.1.7, 2022).

Die Effizienz ist gewährleistet, da die Fledermausbrücke exakt auf der tradierten Flugroute 2 liegt und durch bestehende Leitstrukturen eingebunden ist bzw. durch ergänzende Neupflanzungen eingebunden wird.

Das Bauwerk stellt an der geplanten Stelle ein geradliniges Verbindungselement zwischen den vorhandenen Leitstrukturen auf beiden Seiten der Brücke dar.

3.7.4 Erneute Beteiligung

~~Soweit die präzisierten Schutzmaßnahmen von der ursprünglichen Planung abweichen, handelt es sich um geringfügige Abweichungen. In verfahrensrechtlicher Hinsicht gilt das unter 3.1.4 Ausgeführte entsprechend.~~

Die von der geänderten Planung Betroffenen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beteiligt.

3.7.5 Bewertung des Kollisionsrisikos

Im Rahmen des Neubaus der B 64 werden die Baumbestände und Gebüsche nordwestlich der Bahntrasse gerodet und überbaut – das aktuell dort befindliche Jagdhabitat geht verloren und mit ihm der östliche Zweig der Flugroute. Als Ersatz wird zwischen Wirtschaftsweg und B 64 eine 7,00 m breite, dichte Gehölzhecke angelegt, die an die vorhandene Leitstruktur im Bereich des nordwestlich gelegenen Hohlweges anbindet ~~und so die Funktion des verlorengehenden Zweigs der Flugroute übernehmen kann~~. Die dichte Gehölzpflanzung soll die Tiere zudem am Einflug in den Gefahrenbereich der Straße hindern. ~~Vorhandene hohe Bäume und noch zu pflanzende schnellwüchsige, hochaufwachsende Bäume sollen den Arten einen „Hop-over“ ermöglichen. Zwergfledermaus und wohl auch Fransenfledermaus nehmen solch ein Angebot an (s.o.).~~

~~Die Maßnahmen erlauben zusammen mit der sehr geringen Verkehrsbelastung in den Abend-/ Nacht- und frühen Morgenstunden (die maßgebende stündliche Verkehrsstärke nachts beträgt 73 Kfz, also 1,2 Fahrzeuge/min) die Prognose, dass eine über das allgemeine, an jeder anderen Stelle im vom Menschen geprägten Naturraum ebenfalls vorherrschende Lebensrisiko deutlich hinausgehende Erhöhung des Tötungsrisikos nicht nur für die Zwergfledermäuse (sowie die hoch fliegende Breitflügelfledermaus und Abendsegler), sondern auch für die beiden hinsichtlich Kollisionen besonders gefährdeten Arten Bart- und Fransenfledermaus nicht gegeben ist. Für die Bartfledermaus ist dies im Gegensatz zur Fransenfledermaus (DIETZ 2016) zwar bisher nicht belegt (s.o.). Da die Flugroute von nur vergleichsweise wenigen Individuen genutzt wird, wird für die Art aber ebenfalls keine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos gesehen.~~

Den hinsichtlich Kollisionen besonders gefährdeten Arten Bart- und Fransenfledermaus, sowie der Zwergfledermaus und auch der hoch fliegenden Breitflügelfledermaus und dem Abendsegler, die die Flugroute 2 nutzen, soll eine sichere Querung der B 64/83n durch die Anlage einer Fledermausbrücke ermöglicht werden. Die geplante Fledermausbrücke liegt auf der tradierten Flugroute 2 und hat eine nutzbare Breite von 13,50 m, wodurch gem. MAQ (FGSV, 2022) eine hohe Effizienz zu erwarten ist.

Die Brücke selber wird mit 2,0 m hohen Irritationsschutzwänden auf den Kappen versehen, die für Fledermäuse sowohl eine Leitlinienfunktion aufweisen als auch störende Lichteinwirkungen auf das Bauwerk vermeiden (s. MAQ Kap. 5.3.3, 2022).
An der geplanten Fledermausbrücke werden auf einer Länge von jeweils 60 m beidseitig der B 64/83n 4 m hohe Irritationsschutzwände errichtet. Auf der Westseite erstreckt sich die Irritationsschutzwand von Bau-km 7+067,50 bis Bau-km 7+127,50 und auf der Ostseite von Bau-km 7+080 bis Bau-km 7+140. Daraus ergibt sich bei einer nutzbaren Breite der Brücke von 13,50 m ein beidseitiger seitlicher Überstand von jeweils ca. 23 m. Die Irritationsschutzwände werden blickdicht hergestellt und die Übergänge schließen spaltenfrei an das Bauwerk an (s. MAQ Kap. 5.1.7, 2022). Dadurch werden Beeinträchtigungen durch optische Störungen, z.B. Bewegungen und Scheinwerferlicht reduziert und auch im Nahbereich des Bauwerks ein beruhigter Bereich geschaffen.

Die Funktionsfähigkeit der Brücke wird durch die Einbindung in bestehende und zu ergänzende Leitstrukturen sichergestellt, an denen sich die Fledermäuse orientieren können. Westlich der Brücke befindet sich –als Teilstück der bestehenden Flugroute- ein mit Gehölzen bewachsener Hohlweg, in dessen geradliniger Verlängerung die Fledermausbrücke geplant ist.

An den 4 Eckpunkten des Bauwerks wird je ein flankierender Großbaum gepflanzt. Auf der westlichen Seite werden zwischen den beiden Großbäumen Sträucher gepflanzt (Ergänzung der bereits straßenparallel geplanten Bepflanzung), um eine höhengestaffelte Leitung der Fledermäuse auf die Brücke zu unterstützen.

Auf dem Bauwerk werden 2 einreihige, je ca. 3 m breite Hecken gepflanzt, die beidseitig von je einem ca. 2,5 m breiten Stauden- / Krautflurstreifen begleitet werden (s. MAQ Kap. 5.2.3, 2022). Auf der Brücke wird eine 63 cm dicke Substratschicht aufgebracht, die auch in Trockenperioden die Wasserversorgung der Vegetation gewährleistet.

Auf der Ostseite der geplanten Brücke befinden sich in geradliniger Verlängerung der geplanten Fledermausbrücke Baum- und Strauchbestände, die derzeit von den Fledermäusen als Leitstruktur genutzt werden. Diese setzt sich durch den vorhandenen Bewuchs entlang der L 837 in Richtung Nethe / Amelunxen fort. In diesem Bereich werden durch das geplante Bauvorhaben keine Veränderungen an der Bestandssituation vorgenommen, sodass die bestehende Leitstruktur unverändert erhalten bleibt.

Die Leitstruktur übernimmt zusätzlich auch für andere Artengruppen wie Insekten oder Vögel eine Funktionalität.

Die Fledermausbrücke ermöglicht den Fledermäusen im Verlauf ihrer angestammten Flugroute die sichere und kollisionsfreie Querung der B 64/83n und die bestehenden Vernetzungsbeziehungen bleiben erhalten. Gem. MAQ Kap. 5.3.3 (FGSV, 2022) ist eine Fledermausbrücke mit einer zweireihigen Hecke und einer nutzbaren Breite von 13,50 m als geeignete Querungshilfe anzusehen. Deshalb wird eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos für keine der benannten Arten angenommen.

Derzeit existiert neben der beschriebenen, geradlinig zwischen dem Herbremer Wald und der Netheaue verlaufenden Flugroute F2 eine zusätzliche Flugroutenvariante im Planungsbereich (s.o., östlicher Zweig). Durch die an dieser Stelle geplante zeitliche Durchführung der Baumaßnahme ist es möglich, beide Flugrouten in Zukunft im Bereich der geplanten Fledermausbrücke zu bündeln.

Der Bauablauf sieht es grundsätzlich vor, als erstes die Ingenieurbauwerke herzustellen und erst nach deren Fertigstellung mit dem Streckenbau zu beginnen. Im vorliegenden Fall bedeutet das, dass zunächst die Fledermausbrücke vollständig inkl. der Irritationsschutzwände gebaut wird, die geplante Bepflanzung auf dem Bauwerk vorgenommen wird und auch die 4 flankierenden Großbäume gepflanzt werden. Damit ist die Funktionsfähigkeit der Fledermausbrücke schon zu einem sehr frühen Zeitpunkt der Bauphase hergestellt und die Durchgängigkeit der Flugroute auch während der folgenden Bauzeit gewährleistet.

Erst zeitlich gesehen danach wird das Baufeld für den Streckenbau freigeräumt. In diesem Zusammenhang gehen dann wie oben beschrieben die bahnbegleitenden Baum- und Gehölzbestände verloren und damit auch das aktuelle Jagdhabitat und damit auch der östliche Zweig der Flugroute. Das bedeutet, dass während dieses Stadiums der Bauphase die einzig existierende Flugroute diejenige über die Fledermausbrücke sein wird.

Die zwischen B 64/83n und dem geplanten Wirtschaftsweg anzulegende Bepflanzung wird gem. der Maßnahme S 5.1 CEF vor Inbetriebnahme der Straße gepflanzt werden und auch eine Höhe von

mind. 4 m erreicht haben, um ihre Wirksamkeit zu gewährleisten, aber diese Bepflanzung erfolgt trotzdem deutlich später als die Herstellung der Fledermausbrücke. Durch diesen Zeitversatz ist davon auszugehen, dass sich die Flugroute über die Brücke als alleinige Flugbeziehung etabliert hat und die östlich gelegene Variante nicht wieder aktiviert wird.

Sollten Tiere wider Erwarten trotzdem diesem östlichen Zweig weiter folgen, ist zwischen neuem Wirtschaftsweg und B 64/83n die Pflanzung von 2 Großbäumen mit einer Höhe von mind. 8 m vorgesehen. Durch die hohen Baumkronen und die auf der gegenüberliegenden Seite vorhandenen hohen Bäume gibt es die Möglichkeit eines Hop-Overs in großer Höhe. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass höchstens Einzeltiere zukünftig diesen Weg wählen werden und damit keine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos eintritt.

3.7.6 Vorhabenbedingte Störungen

Soweit die Baumbestände und Gebüsche nordwestlich der Bahntrasse gerodet und überbaut werden, gehen Teil-Nahrungshabitate verloren. Ein Verstoß gegen das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit jedoch nicht verbunden; denn zum Ausgleich für den Flächenverlust wird zwischen Wirtschaftsweg und B 64 eine 7,00 m breite, dichte Gehölzhecke angelegt, welche die Habitatfunktion in vergleichbarer Weise übernimmt.

Des Weiteren sind in der obigen tabellarischen Auflistung der Fledermäuse Angaben zur „home-range“ enthalten, also zum Aktionsradius der Tiere um ihre Sommerquartiere. Bei allen an dieser Flugroute festgestellten Arten liegen die Aktionsradien bei > 5-25 km um die Sommerquartiere, so dass sie problemlos auf andere Nahrungshabitate, die großflächig im Landschaftsraum vorhanden sind, ausweichen können.

Der durch das Vorhaben hervorgerufene kleinteilige Verlust von Strukturen, die sich als Teil-Nahrungshabitate für Fledermäuse eignen können, hat keine Auswirkungen auf das Gesamtangebot an Nahrungshabitaten im gesamten Landschaftsraum.

Darüber hinaus werden durch die Maßnahmenkonzepte der LBPs für den 1. Bauabschnitt und den Teilabschnitt 1b umfangreich neue Strukturen geschaffen, die für die Fledermäuse langfristig neue Nahrungshabitate schaffen bzw. schon im Vorfeld (ab 2015) geschaffen haben und somit unmittelbar wirksam sind. Im Teilabschnitt 1b werden mit den Maßnahmen A 7.2.1$_{CEF}$ bis A 7.2.3$_{CEF}$ wärmegetönte, artenreiche Grünlandbestände und Säume angelegt bzw. haben sich schon entwickelt, die aufgrund des Insektenreichtums in unmittelbarer Nachbarschaft zu Gehölzstrukturen ideale Jagdhabitate für die Fledermäuse darstellen.

Die Ergänzungen und Änderungen betreffen den Landschaftspflegerischen Begleitplan - Erläuterungsbericht - Unterlage 12.0. Die Ergänzungen und Änderungen werden wie folgt beschrieben:
(Die Änderungen des Deckblatts „E“ sind lila kenntlich gemacht.)

5. Angaben zu den Auswirkungen auf Natur und Landschaft

5.3. Abiotik: Boden

Durch den Bau der geplanten Fledermausbrücke kommt es zu einer minimalen Neuversiegelung. Für die Herstellung der Brückenfundamente und der Irritationsschutzwände (nur Köcherfundamente für die Pfosten) wird aber zum Teil bereits versiegelte Fläche in Anspruch genommen (vorhandener Wirtschaftsweg, der verlegt wird, s. LBP Lageplan Bl. 3).

Grundsätzlich wird das gesamte Bauwerk aber auch in den bereits in der Eingriffsbilanzierung betrachteten Bereich integriert. Aus diesem Grund sind alle betroffenen Biotoptypen und –flächen bereits Bestandteil der Eingriffsbilanzierung und es ergibt sich kein zusätzlicher Kompensationsbedarf.

Gem. der vergleichenden Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich besteht aber auch ein Kompensationsüberschuss, sodass sogar ein theoretischer Bedarf abgedeckt ist.

5.6 Landschaftsbild / landschaftsgebundene Erholung

Die geplante Fledermausbrücke führt nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Im Umfeld des geplanten Bauwerks befindet sich, mit Ausnahme eines Hofes, keine Bebauung, sodass dauerhaft keine Sichtbeziehungen betroffen sind. Die Hofstelle selber ist in Blickrichtung der Brücke durch durchgängigen Bewuchs auf dem eigenen Grundstück und durch das Straßenbegleitgrün an der vorhandenen B 64/83 optisch abgeschirmt.

Durch die vorhandenen Leitstrukturen auf beiden Seiten der geplanten Brücke und in Verbindung mit dem vorhandenen Straßenbegleitgrün an der B 64/83alt und dem geplanten Straßenbegleitgrün an der Westseite der B 64/83n ist das Bauwerk weitestgehend sichtverschattet. Darüber hinaus wird die Brücke durch die Pflanzung der 4 Großbäume an den Eckpunkten und durch die Anlage von 2 einreihigen Hecken auf dem Bauwerk zusätzlich in das Landschaftsbild integriert.

Aus diesem Grund ergibt sich kein zusätzlicher Kompensationsbedarf.

Im Einzelnen wird auf die - Unterlage 12.0 - Anlagen zum Erläuterungsbericht, hier: Maßnahmenblätter und - Unterlage 12.2 - Lagepläne zum Landschaftspflegerischen Begleitplan dieses Deckblattes „E“ vom 26.07.2023 verwiesen.