



Planfeststellung

Unterlage 1

für den
Neubau der B 64/83 Brakel/Hembsen bis Höxter
1. Abschnitt
Neubau der B 64/83 Höxter/Godelheim bis Höxter
von Bau-km 8,000 bis Bau-km 12,880

Deckblatt „E“ zur Planfeststellung für den Neubau der B 64/83 Brakel/Hembsen bis Höxter
1. Abschnitt
Neubau der B 64/83 Höxter/Godelheim bis Höxter
von Bau-km 8,000 bis Bau-km 12,880

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

Erläuterungsbericht

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

gez. Jelena Delic

Satzungsgemäß ausgelegen

Festgestellt gemäß Beschluss vom heutigen Tage

in der Zeit vom _____

Detmold , _____

bis _____ (einschließlich)

in der Stadt/Gemeinde

Bezirksregierung Detmold
- Planfeststellungsbehörde -

Im Auftrage

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

Stadt/Gemeinde _____

(Unterschrift)

(Unterschrift)

(Dienstsiegel)

(Dienstsiegel)

Inhalt

1. ALLGEMEINES ZUR BAUMAßNAHME.....	2
2. ERLÄUTERUNG UND BEGRÜNDUNG DER PLANÄNDERUNGEN.....	5
3. ANMERKUNGEN ZUM BAUWERKSVERZEICHNIS.....	6
3.1 BAUWERKSVERZEICHNIS TEIL - ALLGEMEINE REGELUNGEN -.....	6
3.2 BAUWERKSVERZEICHNIS TEIL - WASSERTECHNISCHE REGELUNGEN -	6
3.3 BAUWERKSVERZEICHNIS TEIL - LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE REGELUNGEN -	7
4. ANMERKUNGEN ZUM GRUNDERWERBSVERZEICHNIS UND ZU DEN GRUNDERWERBSPLÄNEN	8
5. LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER 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 beschränkter 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 1. Planfeststellungsabschnitt zum Neubau der B 64 Höxter/Godelheim bis Höxter ist 4,880 km lang und verläuft als Trassenbündelung bahnparallel auf der nord-westlichen Seite der vorhandenen Bahnstrecke. Er beginnt bei Bau-km 8,000 ca. 900 m süd-westlich der Ortsdurchfahrt von Godelheim, wo die B 64n teilplanfrei über die B 83n an die vorhandene B 64 angebunden wird. Der Planfeststellungsabschnitt endet übergehend in die vorhandene B 64 ca. 800 m nördlich der heutigen Kreuzung mit der Bahnstrecke bei Bau-km 12,880. Dem geplanten Neubau der B 64 liegt die sogenannte „optimierte Bahntrasse“ zu

Grunde. Von dem insgesamt 4,88 km langen 1. Abschnitt werden ca. 4,0 km als Neubau und 0,88 km als Ausbau durchgeführt.

Die Straßenbaumaßnahme liegt im Kreis Höxter. Sie betrifft in der Stadt Höxter in der Gemarkung Godelheim die Flure 1, 2, 4, 5, 6 und 8, in der Gemarkung Höxter die Flure 17, 18 und 19 sowie in der Stadt Beverungen in der Gemarkung Wehrden die Flur 4 und in der Gemarkung Amelunxen die Flure 15 und 16. In der Gemarkung Amelunxen ist die Flur 17 gemäß Deckblatt „A“ nicht mehr betroffen.

Für den hier vorliegenden 1. Abschnitt zum Neubau der B 64/83 Höxter/Godelheim - Höxter ist die Durchführung des Anhörungsverfahrens im August 2011 bei der Bezirksregierung in Detmold beantragt worden. Die Planfeststellungsunterlagen haben in der Zeit vom 15.09. bis zum 14.10.2011 bei den Städten Höxter und Beverungen öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen.

Aufgrund der im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen, Einwendungen und Anregungen verschiedener Behörden und privater Betroffener hatte sich der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, Außenstelle Paderborn, entschlossen, die Planung zu ändern bzw. zu modifizieren und das Deckblatt „A“, erstellt. Die Planfeststellungsunterlagen des Deckblatts „A“ haben in der Zeit vom 29.08.2018. bis zum 28.09.2018 bei den Städten Höxter und Beverungen öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen.

Zur Vermeidung der Inanspruchnahme des FFH-Lebensraumtyps 6510 – Glatthaferwiese –, der zwischenzeitlich im Bereich des westlich der Nethe geplanten Teils des Ersatzretentionsraums kartiert worden ist, und zur Berücksichtigung der Planung der Stadt Höxter, den Bebauungsplan Nr. 7/3 „Am Maibach“ zu erweitern, hat sich der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, Außenstelle Paderborn - auch aufgrund der im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Deckblatt „A“ eingegangenen Stellungnahmen, Einwendungen und Anregungen - entschlossen, die Planung des Deckblatts „A“ nochmals in zwei Teilbereichen zu ändern und das Deckblatt „B“ 2019 erstellt.

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 aktualisierten Unterlagen – Unterlage 11 - Schalltechnische Untersuchung, - Unterlage 12.9 - Gutachterliche Stellungnahme zur Beeinträchtigung von FFH-Lebensraumtypen des FFH-Gebiets „Buchenwälder der Weserhänge“ durch N-Desposition, - Unterlage 15.1 - Luftschadstoffuntersuchung, - Unterlage 15.2 - Berechnung des verkehrsbedingten Stickstoffeintrages in FFH-Gebiete und - 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 sind Gegenstand des Deckblattes „D“.

Ebenso wurde eine Aktualisierung der faunistischen Daten bzw. Nachuntersuchungen zum Kammmolch durchgeführt. Auch diese sowie die Ergänzung der Maßnahmen sind ebenfalls 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 Zuge der Fledermausflugroute F9 „Am Maibach“ gefordert.

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

Für den anschließenden 2. Abschnitt, den Teilabschnitt 1b, der den Neubauabschnitt der B 64 zwischen Höxter/Ottbergen und Höxter/Godelheim sowie den Neubau der B 83 zwischen Beverungen/Wehrden und Höxter/Godelheim beinhaltet, ist die Durchführung des Anhörungsverfahrens im August 2016 beantragt worden. Diese Planfeststellungsunterlagen haben in der Zeit vom 31.08. – 30.09.2016 bei den Städten Höxter und Beverungen öffentlich ausgelegen. Der ergänzte Fachbeitrag zur EG-Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL) und die FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet DE 4222-301 „Buchenwälder der Weserhänge“ haben als Deckblatt „A“ zeitgleich mit den Unterlagen des Deckblatts „A“ zum 1. Abschnitt ausgelegen. In 2019 wurden das Deckblatt „B“ erstellt sowie parallel zum 1. Abschnitt aktualisierte Unterlagen als Deckblatt „C“ 2020 in das laufende Planfeststellungsverfahren eingebracht. Für diesen Abschnitt wurde ebenfalls ein Deckblatt „D“ mit der Präzisierung des Fledermausschutzkonzeptes sowie die Ergänzung zur Präzisierung des Fledermausschutzkonzeptes erstellt.

Analog zu dem 1. Abschnitt wurden die Planfeststellungsunterlagen durch das Deckblatt „E“ mit Ergänzung um eine Fledermausbrücke einschließlich der sich daraus ergebenden Änderungen im Bereich Amelunxen 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 September/Okttober 2011, August/September 2018, Februar 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. 1, 2
Lageplan	Unterlage 7, Bl. 2 (jeweils Teilbereiche)
Landschaftspflegerischer Begleitplan	
- Erläuterungsbericht, Anlage hier: Maßnahmenblätter	Unterlage 12.0
- Lageplan	Unterlage 12.2 Bl. 1, 2 (jeweils Teilbereiche)
- Plan Fledermausbrücke Maibach 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 Maibach“ 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 der Lagepläne 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“, „Wassertechnische 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. **139**

Im Zuge der Flugroute F9 (Maibach) wird eine Fledermausbrücke (BW Nr. 4.0) über die B 64n errichtet. Es handelt sich hierbei um ein gem. MAQ (FGSV, 2022) als Sonderfall dargestelltes Bauwerk mit geringer Breite. Die Brücke wird beidseitig der B 64n ohne Rampen ausgeführt. Sie wird begrünt und auf der Westseite der B 64n sowie auf den Brückenkappen werden Irritationsschutzwände errichtet (s. BV-Nrn. 356, 357).

Der Betrieb der parallel zur B 64n verlaufenden DB-Strecke 2974 Langeland – Holzminde 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 - Wassertechnische Regelungen -

Der Teil -Wassertechnische 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. **geändert**:

- lfd.-Nr. **201**

Aufgrund der geänderten Leitstruktur für Fledermäuse wird der Verlauf des Gewässers „Maibach“ (bzw. Godelheimer Bach) im Bereich der Straße „Am Maibach“ der geänderten Situation angepasst und dadurch die Ausbaulänge verkürzt.

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.

3.3 Bauwerksverzeichnis Teil - Landschaftspflegerische Regelungen -

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

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. **333**
Da die ursprünglich entlang des verlegten Maibachs vorgesehene Fledermausflugroute aufgehoben wurde, werden nunmehr als Gestaltungsmaßnahme G4 ergänzend auf der Westseite der geplanten B64 entlang des verlegten Maibachs Erlenhochstämme als Ufergehölze gepflanzt.
Auf der Ostseite der geplanten B64 werden entlang des verlegten Maibachs auf dem Pflanzstreifen auf der Böschungsoberkante Wildobstbäume gepflanzt. Sie dienen der optischen Einbindung des Gewässers und auch des Ortsrandes von Godelheim in das Landschaftsbild.
- lfd.-Nr. **336**
In Folge der Maibachverkürzung wird die Wiederherstellungsmaßnahme W1 entsprechend angepasst.
- lfd.-Nr. **356**
Als Schutzmaßnahme für die Fledermäuse werden entlang der Kappen der Fledermausbrücke sowie auf der Westseite der B 64n Irritationsschutzwände errichtet.
- lfd.-Nr. **357**
Im Zusammenhang mit der Fledermausbrücke wird eine Leitstruktur für Fledermäuse hergestellt.
Die Fledermausbrücke wird mit Stauden-/Krautflurstreifen und einer einreihigen Hecke mittig der Brücke begrünt. An den 4 Eckpunkten der Fledermausbrücke werden Großbäume gepflanzt.
Die vorhandene Birkenreihe wird durch Neupflanzungen verlängert. Zwischen den einzelnen Hochstämmen sind soweit möglich Sträucher zu pflanzen, um eine höhengestaffelte Leitung der Fledermäuse auf das Bauwerk zu erreichen.

Im Einzelnen wird auf das Kapitel 5 dieses Erläuterungsberichts, das Bauwerksverzeichnis - Unterlage 5 -, die Maßnahmenblätter - Unterlage 12.0 -, die Lagepläne - 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 Flächeninanspruchnahme erforderlich.

5. Landschaftspflegerischer 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 1. Bauabschnitt 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 9 am Maibach angesehen.

Dadurch bedingt wurde die bisher geplante Flugroute entlang des verlegten Maibachs aufgegeben und die tradierte Flugroute 9 erhalten. Zur Herstellung einer durchgehenden Leitstruktur für Fledermäuse wird hier als konkreter Bestandteil des Schutzkonzepts 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 3.4 - 1. Bauabschnitt, Flugroute FR 8 (Bahnhof) + Flugroute 9 (Maibach) - Seiten 34 bis 41-. Die Ergänzungen und Änderungen werden wie folgt beschrieben: (Die Änderungen des Deckblatts „E“ sind lila kenntlich gemacht.)

3.4 1. Bauabschnitt, Flugrouten FR 8 (Bahnhof) + FR 9 (Maibach)

3.4.1 Beschreibung der Flugrouten

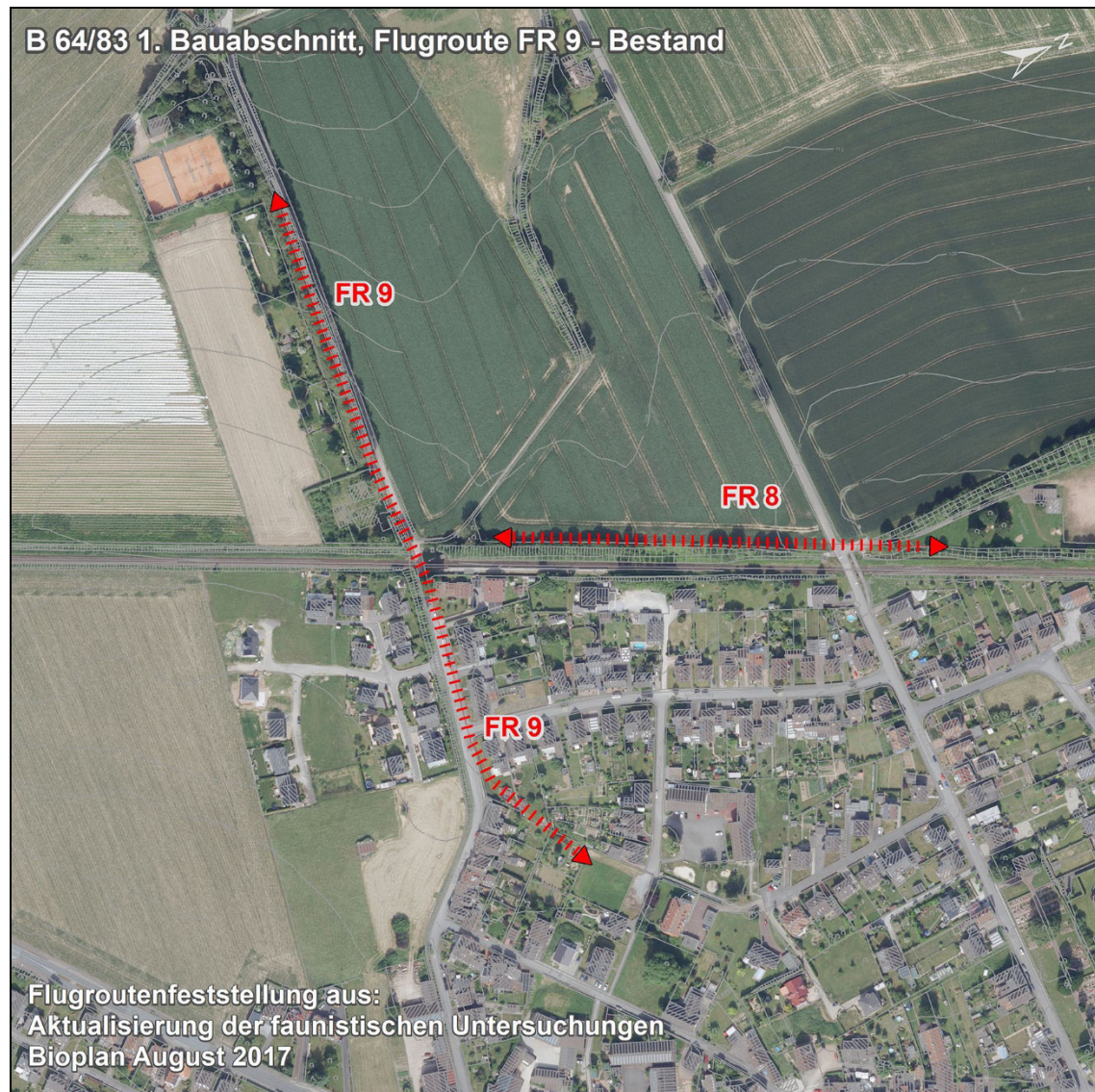


Abb. 1: Lage der aktuellen Flugrouten im Bereich Godelheim.

Festgestellte Arten	Kollisionsrisiko nach BMVBS 2014 BMDV 2023*	Kollisionsrisiko nach Brinkmann et al. 2012**	home- range ***
Großer Abendsegler	gering	sehr gering	XL
Große/Kleine Bartfledermaus	hoch	hoch	S/M
Breitflügelfledermaus	gering	gering	M/L

Graues/Braunes Langohr	sehr hoch	hoch	S
Wasserfledermaus	sehr hoch	hoch	M
Zwergfledermaus	mittelhoch	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. 2: Foto Flugroute FR 8 und FR 9 - Fahrtrichtung Höxter (August 2017)



Abb. 3: Foto Flugroute FR 8 und FR 9 - Fahrtrichtung Paderborn (August 2017)

Die Baumbestände im Bereich des Bahnhofs von Godelheim dienen vorrangig den hochfliegenden Arten Großer Abendsegler/Breitflügelfledermaus sowie der Zwergfledermaus sowie dem Langohr als Jagdhabitat und zum Teil auch als bahnparallele Flugroute (FR 8). Dort kommt es regelmäßig zu diffusen Querungen der Bahnstrecke – meist in größeren Höhen. Während der Zugzeit der Rauhaufledermäuse wurden zudem einzelne Individuen dieser Art erfasst.

Flugroute 9 führt parallel zu den Baumbeständen am Maibach aus dem Ort in Richtung der westlich gelegenen Waldgebiete am Langer Berg. Sie wird in Richtung Westen aus ihren Quartieren im Dorf ausfliegenden Zwergfledermäusen und (wahrscheinlich Kleiner) Bartfledermäusen genutzt. Die genaue Lage der Quartiere konnte nicht festgestellt werden. In umgekehrter Richtung kommend wurden wenige Wasserfledermäuse erfasst, deren Quartiere sich in den Wäldern des Langerbergs befinden dürften.

Auf diesem Streckenteil werden ausweislich der Verkehrsprognose durchschnittlich täglich ca. 12.400 Kfz verkehren. Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke beträgt tags (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) beträgt 713 Kfz und nachts (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) 124 Kfz.

3.4.2 Vorgesehene Schutzmaßnahmen im LBP zu Flugroute FR 9

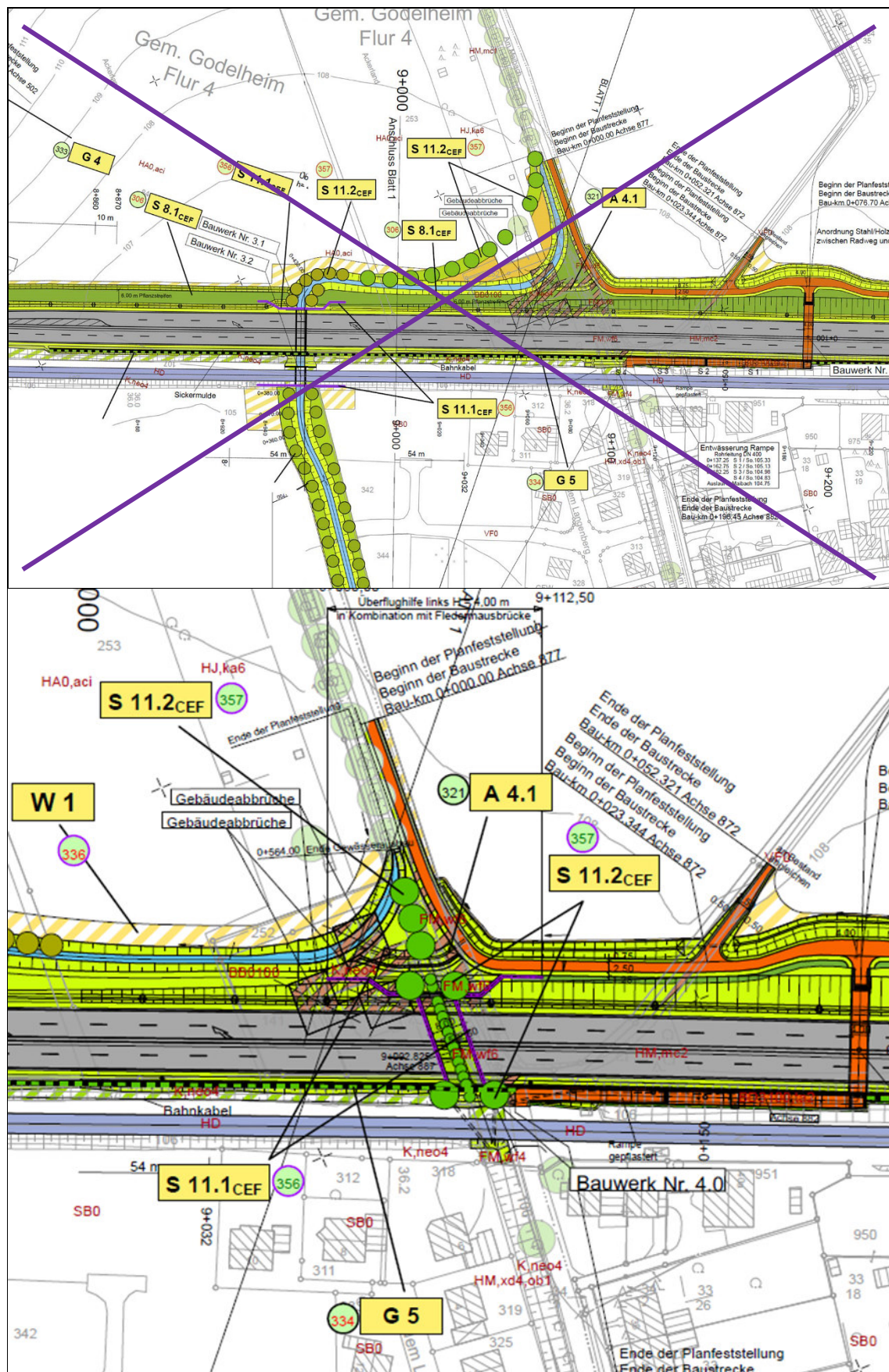


Abb. 4: Ausschnitt aus dem Maßnahmenlageplan des LBP zu FR 8 und FR 9, ersetzt durch aktuelle Planung.

- ~~Umleitung der Fledermäuse zum Durchlass des verlegten Maibach BW 3.1/3.2 Brücke über den Godelheimer Bach LW 4,00 m, LH > 1,50 m.~~
- ~~S 11.1_{CEF} Zäune 4m hoch von Bau-km 8+935 bis 8+975 auf der Westseite der B64/83 und auf der Ostseite der Bahnstrecke zur Leitung der Fledermäuse in die Bachunterführung bzw. als Überflughilfe.~~
- ~~S 11.2_{CEF} Herstellung einer Leitstruktur für Fledermäuse: Pflanzung einer einreihigen Birkenreihe von der Straße "Am Maibach" zum verlegten Maibach, Pflanzung von Erlen beidseitig des verlegten Maibachs vor der Bachunterführung, Pflanzung von Obstbäumen auf einem Geländestreifen beidseitig des verlegten Maibachs von der Bahnstrecke bis zur Straße "Am Maibach".~~
- ~~S 8.1_{CEF} Dichte Abpflanzung entlang der Trasse als Leitstruktur für Fledermäuse~~
- ~~G 5: Lediglich einseitige Bepflanzung der Lärmschutzwand von 8+840 bis 9+700 auf der Ostseite zwischen B 64 und Bahn mit Höhen von 4 – 6 m~~

3.4.3 Präzisierung der Maßnahmen

- ~~S 11.1_{CEF} Irritationsschutzwände 4m hoch von Bau-km 8+935 bis 8+975 auf der Westseite der B64/83 und auf der Ostseite der Bahnstrecke als Kollisionsschutz und zur Akzeptanzsteigerung der Bachunterführung als Querungshilfe.~~
- ~~S 11.2_{CEF} Herstellung einer Leitstruktur für Fledermäuse: Pflanzung einer einreihigen Birkenreihe von der Straße "Am Maibach" zum verlegten Maibach, Pflanzung von Erlen beidseitig des verlegten Maibachs vor der Bachunterführung – im Bereich der Unterführung Pflanzung von Großbäumen zur Ermöglichung eines „Hop overs“. Pflanzung von Obstbäumen auf einem Geländestreifen beidseitig des verlegten Maibachs von der Bahnstrecke bis zur Straße "Am Maibach".~~
- ~~S 8.1_{CEF} Reduzierung der dichte Abpflanzungen entlang der Trasse als Überflughilfe für Vögel und Fledermäuse auf eine 1-reihige Hecke von Bau-km 8+975 bis 9+680.~~
- Bau einer Fledermausbrücke bei Bau-km 9+092,825 mit einer nutzbaren Gesamtbreite von 8,00 m und einer Länge von 24,80 m. Es handelt sich hierbei um ein gem. MAQ (2022) als Sonderfall dargestelltes Bauwerk mit geringer Breite. Die Effizienz ist gewährleistet, da die Fledermausbrücke exakt auf der tradierten Flugroute 9 liegt und durch bestehende Leitstrukturen eingebunden ist bzw. durch ergänzende Neupflanzungen eingebunden wird.
Im vorliegenden Fall ist eine größere Breite der Brücke nicht zielführend. Das mit einer nutzbaren Breite von 8,00 m geplante Bauwerk stellt an der geplanten Stelle ein geradliniges Verbindungselement zwischen den vorhandenen Leitstrukturen auf beiden Seiten der Brücke dar. Eine Verbreiterung der Brücke wäre aus bautechnischen Zwangspunkten (Anlage einer Rampe für die Fußgängerbrücke auf der nordöstlichen Seite der geplanten Fledermausbrücke) nur in Richtung Süden möglich. Dieses würde aber dazu führen, dass die Achse der Fledermausbrücke nicht mehr in einer Linie mit den anschließenden Leitstrukturen (vorhandener Bewuchs an der Straße „Am Maibach“) läge. Außerdem würde die Brücke in ihrer Ausrichtung auf der östlichen Seite direkt in die angrenzende Wohnbebauung führen.

- S 11.1_{CEF} Blickdichte Irritationsschutzwände 4m hoch von Bau-km 9+060 bis 9+112,50 auf der Westseite der B64/83. Daraus ergibt sich beidseitig der geplanten Fledermausbrücke ein seitlicher Überstand von jeweils ca. 23m. Die Irritationsschutzwand schließt spaltenfrei an das Bauwerk an. Durch den abgewinkelten Verlauf der Irritationsschutzwand auf die Böschungsoberkante wird eine Höhe von 4m gegenüber dem bestehenden Gelände gewährleistet. Auf den Kappen der Fledermausbrücke wird eine 2m hohe Irritationsschutzwand angebracht.
- S 11.2_{CEF} Herstellung einer Leitstruktur für Fledermäuse: Pflanzung von 3 Birken-Großbäumen als geradlinige Verlängerung der bestehenden Birkenreihe an der Straße „Am Maibach“ bis zur Fledermausbrücke. Zwischen den einzelnen Hochstämmen sind soweit möglich Sträucher zu pflanzen, um eine höhengestaffelte Leitung der Fledermäuse auf das Bauwerk zu erreichen. Anpflanzung von insgesamt 4 Großbäumen an den 4 Eckpunkten der geplanten Fledermausbrücke. Auf der Brücke wird in der Mitte eine einreihige, ca. 3m breite Hecke gepflanzt, die beidseitig von je einem ca. 2,5m breiten Stauden- / Krautflurstreifen begleitet wird (s. MAQ Kap. 5.2.3, 2022). Auf der Brücke wird eine 63cm dicke Substratschicht aufgebracht, die auch in Trockenperioden die Wasserversorgung der Vegetation gewährleistet. Die Leitstruktur übernimmt zusätzlich auch für andere Artengruppen wie Insekten oder Vögel eine Funktionalität. Maibach.
- S 8.1_{CEF} Reduzierung der dichten Abpflanzungen entlang der Trasse als Überflughilfe für Vögel und Fledermäuse auf eine 1-reihige Hecke von Bau-km 8+975 bis 9+680.
- G 5: Lediglich einseitige Bepflanzung der Lärmschutzwand von 8+840 bis 9+700 auf der Ostseite zwischen B 64 und Bahn mit Höhen von 4 - 6 m



Abb. 5: Verlauf der Flugrouten nach Neubau der B 64/83 und Darstellung der präzisierten Schutzmaßnahmen, ersetzt durch aktuelle Planung.

3.4.4 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.

3.4.5 Bewertung des Kollisionsrisikos

Die Gehölzbestände im Bereich des Bahnhofs und von dort in Richtung Taubenborn werden im Rahmen des Neubaus komplett überbaut, so dass das aktuell während des Ausfluges genutzte Jagdgebiet zukünftig nicht mehr existent ist. Ein Konflikt mit dem Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG besteht damit nicht, weil es sich schon allein aufgrund der geringen Größe nicht um ein für die Stabilität der Populationen essenzielles Jagdhabitat handelt. Ein Teil der Tiere legt hier einen kurzen Stopp zur Jagd ein, um dann in Richtung der Teiche im Taubenborn oder in das

ausgedehnte Waldgebiet am Bruns- und Ziegenberg weiter zu fliegen. Dort wurden zudem im größeren Umfang gut strukturierte, insektenreiche und somit für Fledermäuse attraktive Lebensräume geschaffen, die den Verlust kompensieren.

Von der Rodung der Gehölze ist aber auch die Flugroute 8 betroffen. Da parallel zur Straße auf der westlichen Seite eine dichte Gehölzpflanzung vorgesehen ist, kann diese die Funktion als Leitlinie für nord-südliche Transferflüge übernehmen. Damit die Tiere nicht in den Gefahrenbereich der Straße gelangen, erfolgt die Gehölzpflanzung von Bau-km 8+975 - 9+680 im ausreichenden Abstand im oberen Böschungsbereich. Östlich der B 64/83 fungiert die dort vorgesehene Lärmschutzwand mit Höhen zwischen 4 bis 6 m zugleich als Kollisionsschutzwand (Abb. 23,24). Die vorgesehene Anordnung der Schutzmaßnahmen soll gewährleisten, dass sowohl hochfliegende Arten (Abendsegler, Breitflügelfledermaus) sowie Zwerg- und Rauhaufledermaus als gering- bzw. mittelkollisionsgefährdete Arten nicht in den Gefahrenbereich einfliegen.

Anders sieht es mit dem Langohr (vermutlich Braunes Langohr) aus, das streng strukturgebunden fliegt und ein sehr hohes Kollisionsrisiko aufweist. Bei der Art besteht grundsätzlich die Gefahr, dass sie nach Querung der Lärmschutzwand bzw. der dichten Gehölzpflanzung in den Gefahrenbereich absinkt. Da diese Art, die vorzugsweise in unterholzreichen, lichten Wäldern jagt, nur sehr vereinzelt festgestellt wurde, ist es indes wenig wahrscheinlich, dass sie nach Entnahme der jetzigen Gehölzbestände in diesen Bereich noch einfliegen wird.

Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos wird somit für keine der benannten Arten angenommen.



Abb. 6: Kollisionsschutz und Leitstrukturen im Bereich der Flugroute 8 im Bereich des Bahnhofs Godelheim. Rot markierte Gehölze sind neu zu pflanzen.

~~Den Bartfledermäusen (vermutlich Kleine Bartfledermaus) und Wasserfledermäusen, die die Flugroute (FR 9) längs des Maibachs nutzen, soll eine sichere Querung der B 64/83 durch Nutzung des verlegten Maibachs mit neu geschaffener Unterführung ermöglicht werden. Der Durchlass übertrifft die im MAQ formulierten Anforderungen ($LH \geq 1,50$, $LW \geq 2,00$ m) für Unterführungen für~~

über dem Wasser fliegende Arten (vgl. FGSV 2008). Damit die Tiere die Querungshilfe finden und annehmen, ist eine Umleitung der Flugroute notwendig. Dies geschieht durch Pflanzung einer Baumreihe entlang des verlegten Maibaches und der Entnahme von Bäumen in der bestehenden Allee, die Richtung Bundesstraße führt.

Allerdings führt der Maibach nicht immer Wasser — und die Gesamtlänge der beiden hintereinander geschalteten Durchlässe überschreitet mit gut 36 m die Empfehlungen für Querungshilfen (vgl. FGSV 2008, BRINKMANN et al. 2012) —, so dass die Funktionsfähigkeit der Querungshilfe für Wasserfledermäuse und (Kleine) Bartfledermäuse im Rahmen eines Risikomanagements überprüft werden soll. Sollte im Rahmen des Risikomanagements festgestellt werden, dass die vorgesehene Unterführung und die neu angelegten Strukturen entlang des verlegten Maibachverlaufs nicht angenommen werden, ist als Notfalllösung der Bau einer Fledermausbrücke im Bereich der alten Flugroute vorgesehen (siehe ASP). Die Umsetzbarkeit einer solchen Brücke wurde bereits bei der bisherigen Straßenplanung geprüft und berücksichtigt (siehe Plan "B").

Für die Zwergfledermaus, die die Flugroute ebenfalls nutzt, ist der Durchlass nach MA Q zu klein dimensioniert. Sie soll als Art mit mittlerem Kollisionsrisiko jedoch durch die 4 m hohen Irritationsschutzwand mit entsprechend hohen Baumpflanzungen sicher im Rahmen eines „Hop-overs“ über die hier vierspurige B 64/83 geleitet werden. LÜTTMANN & HEUSER (2010) nehmen für die Art an, dass sie selbst vierspurige Straßen erfolgreich im Rahmen eines „Hop-over“ queren kann.

Plan "B"

Monitoring vorlaufend vor Freigabe der Straße: Da die vorgesehenen Unter-/Überführungen nicht oder nur in Teilen leitfadenskonform sind (vgl. BIOPLAN 2017) und es nicht ausreichend sicher vorhersagbar ist, ob sie von den Fledermäusen tatsächlich angenommen werden, ist im Rahmen eines Risikomanagements vor Inbetriebnahme der Straße zu prüfen, ob die neuen Leitlinien und Unter-/Überführungen ihre Funktion erfüllen und die alte Flugroute durch die Verlegung des Maibaches aufgegeben wird. Bei fehlender Wirksamkeit der neuen Umleitung und einer Beibehaltung der alten Flugroute wäre dann in Höhe des bisher verlaufenden Maibaches zusätzlich eine Fledermausbrücke gem. dem MAQ (FGSV 2008) oder eine Überflughilfe gem. dem Leitfaden für den Freistaat Sachsen (BRINKMANN et al. 2012) zu errichten, die ein Absinken zwischen den Überflughilfen (Pflanzstreifen und LSW) verhindert und eine sichere Querung der Straße ermöglicht. Dieses Monitoring erfolgt im Zuge der Umweltbaubegleitung unter Einsatz von Horchboxen/Batcordern und Begehungen mit Bat-Detektoren und Sichtprüfungen.

Den Bartfledermäusen (vermutlich Kleine Bartfledermaus), Wasserfledermäusen und Zwergfledermäusen, die die Flugroute (FR 9) längs des Maibachs nutzen, soll eine sichere Querung der B 64/83n durch die Anlage einer Fledermausbrücke ermöglicht werden. Die geplante Fledermausbrücke liegt auf der tradierten FR 9, 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).

Auf der westlichen Seite der B64/83n werden 4,0 m hohe Irritationsschutzwände beidseitig an das Bauwerk angeschlossen. Sie haben einen seitlichen Überstand von je ca. 23 m, so dass auch im

Nahbereich des Bauwerks ein beruhigter Bereich entsteht. Die Wände werden blickdicht hergestellt und die Übergänge schließen spaltenfrei an das Bauwerk an (s. MAQ Kap. 5.1.7, 2022). Durch den abgewinkelten Verlauf der Irritationsschutzwand auf die Böschungsoberkante wird eine Höhe von 4 m gegenüber dem bestehenden Gelände gewährleistet (s. LBP Lageplan Bl. 2). Auf der Ostseite der B 64/83n übernimmt die geplante 4-6 m hohe Lärmschutzwand die Funktion der Irritationsschutzwand.

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 entlang der Straße „Am Maibach“ eine Birkenreihe, die in gerader Linie durch die Neupflanzung von 3 Birken-Großbäumen bis zur geplanten Brücke verlängert wird. Zwischen den einzelnen Hochstämmen werden soweit möglich Sträucher gepflanzt, um eine höhengestaffelte Leitung der Fledermäuse auf das Bauwerk zu erreichen.

An den 4 Eckpunkten des Bauwerks wird je ein flankierender Großbaum gepflanzt und auf der Brücke wird in der Mitte eine einreihige, ca. 3m breite Hecke gepflanzt, die beidseitig von je einem ca. 2,5m breiten Stauden- / Krautflurstreifen begleitet wird (s. MAQ Kap. 5.2.3, 2022). Auf der Brücke wird eine 63cm dicke Substratschicht aufgebracht, die auch in Trockenperioden die Wasserversorgung der Vegetation gewährleistet. Auf der Ostseite der geplanten Brücke befinden sich Baum- und Strauchbestände, die derzeit von den Fledermäusen als Leitstruktur genutzt werden. 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. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos wird somit für keine der benannten Arten angenommen.

3.4.6 Vorhabenbedingte Störungen

Anhaltspunkte für eine erhebliche Störung im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, insbesondere infolge des Verlusts von Nahrungshabitaten, bestehen in diesem Bereich nicht.

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. Auf der Ostseite wird das Bauwerk in die geplante Lärmschutzwand integriert, wodurch sich keine Neuversiegelung ergibt. Auf der Westseite wird für die Herstellung des Brückenfundamentes und der Irritationsschutzwand (nur Köcherfundamente für die Pfosten) im Wesentlichen bereits versiegelte Fläche in Anspruch genommen (Gebäudeabbruchfläche, s. LBP Lageplan Bl. 2). Nur für den nördlichsten Teil der Irritationsschutzwand ist für die Köcherfundamente Boden zu versiegeln. Die Fläche ist im Gesamtzusammenhang als Bagatelle zu bewerten und deshalb ergibt sich durch den Bau der Fledermausbrücke kein zusätzlicher Kompensationsbedarf. Grundsätzlich besteht gem. der vergleichenden Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich 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. Aus dem Ort Godelheim in Blickrichtung Bauwerk ergibt sich optisch keine wesentlich veränderte Ansicht, da die Brücke in die straßenparallel verlaufende bis zu 6m hohe Lärmschutzwand integriert wird. Zusätzlich wird das Bauwerk durch die beiden flankierenden Großbäume und die Hecke auf der Brücke optisch eingegrünt.

Von der Straße „Am Maibach“ westlich der geplanten Brücke fügt sich das Bauwerk durch den vorhandenen und geplanten Baum- und Strauchbewuchs, der mittig auf die Achse der Brücke ausgerichtet ist, in das Landschaftsbild ein. Die beiden flankierenden Großbäume an den Eckpunkten der Brücke tragen zu einer zusätzlichen Eingrünung bei.

Eine visuelle Abschirmung erfährt das Bauwerk nach Süden durch die geplante Hochstammpflanzung entlang des verlegten Maibachs (s. LBP Lageplan Bl. 2) und das geplante Straßenbegleitgrün und nach Norden schließt sich in einem Abstand von ca. 100 m die geplante Fußgängerbrücke an.

Aus diesem Grund ergibt sich kein zusätzlicher Kompensationsbedarf.

6. Landschaftspflegerische Maßnahmen

Gestaltungsmaßnahme G4

Die Gestaltungsmaßnahme G4 wird ergänzt um die Bepflanzung entlang des Maibachs.

Durch den Bau der Fledermausbrücke und den damit verbundenen Erhalt der bestehenden Flugroute, ist eine Verlegung der Flugroute entlang des verlegten Maibachs mit Herstellung einer neuen, durchgängigen Leitstruktur nicht mehr zielführend.

Aus optisch-gestalterischen Gründen ist eine Bepflanzung des Maibachs aber dennoch erforderlich. Sie dient neben der Einbindung des Gewässers in das Landschaftsbild auch der Integration des Ortsrandes von Godelheim.

Auf der Westseite der geplanten B 64/83n werden in einem Teilbereich entlang des verlegten Maibachs Erlenhochstämme als Ufergehölze gepflanzt (s. LBP Lageplan Bl. 2). Eine ca. 80 m breite Lücke vermeidet einen Anschluss an die Leitstruktur der Fledermausbrücke (Birkenreihe), wodurch ansonsten die Eindeutigkeit dieser Struktur verloren ginge.

Auf der Ostseite der geplanten B64/83n werden auf einem Pflanzstreifen auf der Böschungsoberkante des verlegten Maibachs Wildobstbaumhochstämme, in Anlehnung an eine kulturhistorische Nutzung, gepflanzt. Die Bepflanzung endet ca. 70 m vor der Straße „Am Maibach“, um einen Anschluss an die Leitstruktur der Fledermausflugroute zu vermeiden.

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.