

(Teil)-Projektnummer	B64-G20-NW-T2-NW
Straße	B 64 Höxter/Godelheim – Höxter
Einstufungsvorschlag BVWP-E	Vordringlicher Bedarf (VB)
Geplante Maßnahme	Neubau, 3-streifig
Verfahrensstand	Planoffenlage erfolgt (2011)
LABÜ-Aktenzeichen	HX 32 – 08.90 ST

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen

Ein Bedarf für das Gesamtprojekt „B64-G20-NW B64 Brakel – Holzminden“ ist aufgrund der Verkehrssituation nicht gegeben (s. auch zum Teilprojekt „B64-G20-NW-T1-NW Brakel-Hembsen – Höxter“). Für den Abschnitt von Godelheim (B 83) bis Höxter (L 755) mit einem deutlich höherem Verkehrsaufkommen (im Jahr 2005 mit 12.800 und im Jahr 2010 mit 13.100 Kfz/24h)¹ erkennen die Naturschutzverbände grundsätzlich einen Bedarf für eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Godelheim an.

Allerdings ist durch den im BVWP-Entwurf für das Projekt „B 83 Beverungen/Wehrden - Höxter/Godelheim“ festgestellten fehlenden Bedarf eine neue Situation entstanden, die für die „B 64 Höxter/Godelheim – Höxter“ eine neue Bewertung der Verkehrsprognosen und der Entlastungswirkungen der Ortsdurchfahrt Godelheim erfordert.

Die dem BVWP-Entwurf zugrundgelegte so genannte „optimierte Bahntrasse“ – für die auch die Planfeststellung beantragt wurde – lehnen die Naturschutzverbände ab, da die Trassenführung westlich des Bahndamms der Bahnstrecke Altenbeken/Langeland – Holzminden zu massiven Beeinträchtigungen des für den Naturschutz landesweit bedeutenden FFH-Gebietes „4222-302 Grundlose-Taubenborn“ führt (s. unten). Befürwortet wird dagegen die so genannte „modifizierte Bahntrasse“ unter Nutzung der bestehenden B 64-Trasse zwischen Godelheim und Höxter, um die Beeinträchtigungen für den Naturschutz und den Naturhaushalt zu minimieren. Durch Verschwenken auf die alte Trasse nördlich von Godelheim wäre bei gleichzeitigem Bau einer Ortsumgehung für diese Ortschaft die Entlastung der Menschen in Godelheim mit dem Naturschutz vereinbar.

Eingriff in Natur und Landschaft

Das Projekt B64-G20-NW-T2-NW des BVWP-Entwurfs stellt die Variante „optimierte Bahntrasse“ dar. Diese Trassenführung führt zu erheblichen und nicht ausgleichbaren Eingriffen in einen ökologisch hoch wertvollen Landschaftsraum mit dem FFH-Gebiet/ Naturschutzgebiet „Grundlose-Taubenborn“, der Bestandteil des landesweiten Biotopverbundes von herausragender Bedeutung² ist und dementsprechend im Landesentwicklungsplan als Gebiet für den Schutz der Natur³ und im Regionalplan als Bereich zum Schutz der Natur⁴ dargestellt ist.

Die erheblichen Eingriffe in das FFH-Gebiet bestehen vor allem in der Beeinträchtigung der Kammmolchpopulation (Anhang II- und Anhang IV-Art der FFH-Richtlinie), deren Schutz und Entwicklung zentrales Erhaltungsziel des FFH-Gebietes „Grundlose-Taubenborn“ ist. Zwar

¹ Bundesanstalt für Straßenwesen: Manuelle Straßenverkehrszählung 2005, 2010

² LANUV NRW: VB-DT-4222-007 „Buchenwälder der Weser“

³ Landesentwicklungsplan NRW 1995, Zeichnerische Darstellungen, Teil B, Kartenblatt Regierungsbezirk Detmold; LANUV NRW: DT_WL-088 „Bielen- u. Ziegenberg, Taubenhorn u. Corveyscher Forst“

⁴ Bezirksregierung Detmold (2008): Regionalplan „GEP Detmold – TA Paderborn/Höxter“, Bereich zum Schutz der Natur „BSN 58: Biotopverbund aus Godelheimer Wald, Höxteraner Stadtwald am Brunsberg, NSG ‚Ziegenberg‘ und Taubenborn-Grundlosen“, Blatt 8

haben die 2005 durchgeführten CEF-Maßnahmen zur Anlage von Ersatzgewässern für den Kammmolch zu einer Verbesserung der Population im FFH-Gebiet geführt, trotzdem stellt die Straßentrasse einen erheblichen Eingriff für die Kammmolchpopulation dar, da insbesondere wichtige Überwinterungsquartiere im Bahndamm zerstört und traditionelle Wanderwege des Kammmolches zerschnitten werden. Durch das Projekt werden Habitate der Ringelnatter, charakteristische Art für den Lebensraumtyp 3150 eutrophe Seen und Altarme, sowie der Beutelmeise und Nachtigall, charakteristische Arten des Lebensraumtyp 91E0 Erlen-Eschen- und Weichholz-Auenwälder, erheblich beeinträchtigt sowie ca. zwei Drittel der Flächen des FFH-Lebensraumtyps 6430 Feuchte Hochstaudenfluren in Anspruch genommen.

Der Bau der B 64 n wird – entgegen der Darstellungen im BVWP-Entwurf (PRINS zum Projekt, Ziffer 3.8) - diverse Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Grundlose-Taubenborn bzw. diverse Unverträglichkeiten mit den für den Schutz dieses Gebietes festgelegten Erhaltungszielen nach sich ziehen, die durch die geplanten Schutzmaßnahmen nicht auf ein Maß unterhalb der Erheblichkeit reduziert werden können. Der Bau der B 64n dient keinen überwiegenden und zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses, insbesondere nicht in der dem BVWP-Entwurf zugrundeliegenden Variante der „optimierten Bahntrasse“. Im Vergleich mit den Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes sowie des Zusammenhangs des Netzwerkes NATURA 2000 erfüllt die A B 64 kein so hohes Verkehrsbedürfnis, dass die durch diese Planung verursachten großen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes gerechtfertigt würden.

Mit der „Modifizierte Bahntrasse“ liegt eine Alternativlösung vor, die die das FFH-Gebiet weniger beeinträchtigt.

Bei der Prüfung der Auswirkungen auf NATURA-2000-Gebiete sind auch faktische Vogelschutzgebiete zu berücksichtigen. Die Umweltprüfung des BVWP verkennt diese Notwendigkeit, da zu Unrecht von einer abgeschlossenen NATURA-2000-Gebietskulisse für Deutschland ausgegangen wird. Von dem Projekt B 64 Höxter/Godelheim – Höxter ist ein Raum betroffen, der als faktisches Vogelschutzgebiet für den Rotmilan zu bewerten ist.⁵

Des Weiteren wird durch den Bau der geplanten Trasse die lokale Population der als Anhang IV-Art der FFH-Richtlinie besonders geschützten Schlingnatter erheblich beeinträchtigt, da auch hier die Lebensstätten einer bedeutenden Teilpopulation der Art im Bahndamm zerstört werden. Durch die Überbauung ihres Lebensraumes am Bahndamm wird der gute Erhaltungszustand der lokalen Population erheblich beeinträchtigt, wenn nicht gar massiv verschlechtert.

Es werden diverse Fledermausarten - Fransenfledermaus, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Wasserfledermaus und Braunes (und Graues?) Langohr - einem besonders hohen Kollisionsrisiko ausgesetzt. Dieses gilt insbesondere für die Bereiche, in denen die B 64n-Trasse traditionelle Flugrouten oder Jagdhabitats in Anspruch nimmt und zerschneidet, wie u.a. beim Großen Mausohr oder der Wasserfledermaus.

Darüber hinaus gehen von der Straße erhebliche Lärmemissionen aus, die im Bereich des Taubenborns nicht durch Schallschutzmaßnahmen gemindert werden. Dadurch wird es zukünftig zu erheblichen Lärmbelastungen kommen, was das Gebiet für die extensive landschaftsbezogene Erholungsnutzung stark entwertet.

⁵ BUND NRW/ LNU / NABU NRW: Stellungnahme zum Landesentwicklungsplan, Entwurf 22.9.2015, vom 14.1.2016, S. 14/15, www.lb-naturschutz-nrw.de > Aktuelle Meldungen > Meldung v. 15.1.2016

Der Bewertung der Umweltbetroffenheit für das Projekt als „mittel“ im BVWP-Entwurf (s. PRINS, 3.8) ist angesichts der zuvor dargestellten Beeinträchtigungen eines FFH-Gebiets, des landesweiten Biotopverbunds von herausragender Bedeutung und der Artenschutzkonflikte nicht nachzuvollziehen.

Forderung: Streichung

Gegen eine Aufnahme des Projekts als „OU Godelheim“ unter Bindung an die Variante „modifizierte Bahntrasse“ bestehen dagegen keine Bedenken. Allerdings bedarf es aufgrund des im BVWP festgestellten nicht gegebenen Bedarfs des Projektes „B 83 Beverungen/Wehrden - Höxter/Godelheim“ auf Grundlage einer neuen Verkehrsprognose einer Neubewertung der Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt Godelheim.

Das Umweltbundesamt fordert in seiner Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans die Streichung des Projekts B64-G20-NW Brakel Holzminden Neubau (mit den Teilprojekten „B64-G20-NW-T2-NW B 64 Höxter/Godelheim – Höxter“ und „B64-G20-NW-T1-NW B 64 Brakel/Hembsen – Höxter/Godelheim“).⁶

⁶ Umweltbundesamt: Anhang zur Presseinformation Nr. 18/2016 vom 25.04.2016 „Bundesverkehrswegeplan besteht eigene Umweltprüfung nicht“; Tabelle „BVWP 2030: Zur Einhaltung des Flächenziels von 1,9 h/Tag sollte auf folgende Projekte verzichtet werden“