

- Es ist nicht sicher auszuschließen, dass Einzeltiere im Zuge von Gehölzfällungen getötet werden. Mit der in Kap. 8 aufgeführten Vermeidungsmaßnahme lässt sich das Tötungsverbot von Fledermäusen wirksam abwenden.
- Mit dem Planvorhaben einhergehende baubedingte Störungen (Lärm, Licht, Bewegung) sind nur von temporärer Natur und nicht als erhebliche Störungen mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand lokaler Populationen der Fledermausarten zu werten. Auch die betriebsbedingten Störungen werden nicht relevant zunehmen.

## 8. Artenschutzmaßnahmen

Zur Vermeidung der Tötung von Individuen der Fledermausarten werden nachfolgende VERMEIDUNGSMABNAHMEN erforderlich:

- Gehölze mit Specht- oder Fäulnishöhlen sowie abstehender Rinde oder vergleichbaren Strukturen sind unmittelbar vor der Fällung auf Fledermausbesatz zu kontrollieren. Falls ein Besatz vorliegt, sind Fällarbeiten erst möglich, wenn die Tiere das Quartier von allein verlassen haben. Sollten trotz aller Vorsichtsmaßnahmen während der Fällarbeiten Fledermäuse entdeckt werden, sind die Arbeiten sofort einzustellen. Eine Fledermaus-fachkundige Person ist hinzuzuziehen, die ggf. verletzte Tiere fachgerecht versorgen kann. Die Untere Naturschutzbehörde ist unverzüglich zu informieren und das weitere Vorgehen abzustimmen.

### Weitergehende Empfehlungen:

Mit folgenden beispielhaften, freiwilligen Maßnahmen kann zu Förderung der heimischen Fledermäuse beigetragen werden:

- Bei Gebäudeneu- oder -umbauten Einbau von Fledermaussteinen in die Fassade oder Fledermausdachpfannen bei der Dacheindeckung
- Installation von Fledermausbrettern oder Flachkästen am Haus / Schaffung von Spaltenverstecken z.B. hinter der Giebelverkleidung oder Attika
- Anlage eines strukturreichen Gartens mit vielen nachtblühenden Pflanzen zur Erhöhung des Insektenangebotes als Nahrungsgrundlage für Fledermäuse

Weiterführende Informationen finden sich z.B. im Baubuch Fledermäuse – Ideensammlung für fledermausgerechtes Bauen (DIETZ, M. ET AL, 2007). Bezugsquellen von Kunstquartieren sind z.B. Schwegler Vogel- und Naturschutzprodukte GmbH, Schorndorf, Hasselfeldt Nisthilfen und Artenschutzprodukte, Aukrug oder Naturschutzbedarf Strobel, Schmölln.

## 9. Fazit

Für die Fledermausarten Braunes Langohr und Zwergfledermaus konnte eine Betroffenheit durch das Vorhaben nicht sicher ausgeschlossen werden. Für diese erfolgte eine weitergehende Prüfung vor dem Hintergrund ihrer artspezifischen Lebensraumansprüche und den mit dem Vorhaben im Zusammenhang stehenden Wirkfaktoren. Hierbei konnte festgestellt werden, dass für beide Fledermausarten zur Abwendung des Tötungsverbotes gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG die in Kap. 8 aufgeführte Vermeidungsmaßnahme erforderlich wird. Zusammenfassend ergibt sich somit folgende Prognose der Verbotstatbestände:

- **TÖTUNGSVERBOT (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG)**  
Für die Fledermausarten Braunes Langohr und Zwergfledermaus kann unter Berücksichtigung der in Kap. 8 aufgeführten Vermeidungsmaßnahme ein Tötungsrisiko wirksam ausgeschlossen werden.
- **STÖRUNGSVERBOT (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG)**  
Mit dem Vorhaben erfolgt keine Störung, die sich negativ auf die Überlebenschance, die Reproduktionsfähigkeit oder den Fortpflanzungserfolg lokaler Populationen des Braunen Langohrs und der Zwergfledermaus auswirkt.
- **VERBOT DER BESCHÄDIGUNG VON FORTPFLANZUNGS- ODER RUHESTÄTTEN (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG)**  
Es werden keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Braunen Langohrs und der Zwergfledermaus aus der Natur entnommen, ohne, dass deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt.

Im Hinblick auf die Fledermausarten wird auf die in Kap. 8 dargestellten weitergehenden Empfehlungen verwiesen.

Für die übrigen ermittelten planungsrelevanten Arten konnten eine Betroffenheit durch das Vorhaben und damit artenschutzrechtliche Konflikte bereits im Vorfeld ausgeschlossen werden.

Häufig und flächendeckend vorkommende Vogelarten wurden vorliegend keiner artenschutzrechtlichen Prüfung unterzogen, da bei diesen Arten im Regelfall davon ausgegangen werden kann, dass wegen ihrer Anpassungsfähigkeit und des landesweit günstigen Erhaltungszustandes (z.B. „Allerweltsarten“) mit dem geplanten Vorhaben nicht gegen die Zugriffsverbote verstoßen wird. Vor Ort ergaben sich keine Anhaltspunkte, die eine andere als die Regelfallvermutung erwarten ließen.

Hinweise auf bedeutende Vorkommen anderer, national besonders geschützter Arten, die zwar nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verboten bei Planungs- und Zulassungsvorhaben freigestellt, jedoch in der Eingriffsregelung zu berücksichtigen sind, ergaben sich vor Ort ebenfalls nicht.

## 10. Quellen und Literatur

BNATSCHG (2010): Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege vom 29.07.2009, (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13.10.2016 (BGBl. I S. 2258) m.W.v. 01.01.2017

DIETZ, CHRISTIAN ET. AL (2007): Handbuch der Fledermäuse Europas und Nordwestafrikas. Stuttgart

DIETZ, MARKUS ET. AL (2007<sup>2</sup>): Baubuch Fledermäuse – Ideensammlung für fledermausgerechtes Bauen. Gießen

GEOBASIS.NRW: Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2016 – [www.tim-online.nrw.de](http://www.tim-online.nrw.de) (Zugriff: 04.01.2017)

GLUTZ VON BLOTZHEIM, URS N. ET AL. (Hrsg.) (1966-1998): Handbuch der Vögel Mitteleuropas. Aula-Verlag. Wiesbaden

KRAPP, FRANZ (HRSG.) (2011): Die Fledermäuse Europas – Ein umfassendes Handbuch zur Biologie, Verbreitung und Bestimmung. Wiebelsheim

LANUV (2017 a) - LANDESAMT FÜR NATUR, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ NORDRHEIN-WESTFALEN: Geschützte Arten in NRW - [www.naturschutzinformationen-nrw.de/artenschutz/de/start](http://www.naturschutzinformationen-nrw.de/artenschutz/de/start) (Zugriff: 03.01.2017)

## 5. Zusammenfassung/Bewertung

Die Straße Kleine Heide ist als Wohnstraße (Erschließungsstraße ES V) einzustufen. Die Verkehrsbelastung in einer Wohnstraße beträgt laut Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) unter 400 Kfz/h. Die Verkehrsbelastung auf der Straße Kleine Heide liegt mit 82 Kfz/h (südlicher Abschnitt) bzw. 108 Kfz/h (nördlicher Abschnitt) auch nach Inbetriebnahme der Kindertagesstätte deutlich unterhalb dieses Wertes.

Der Kalksbecker Weg ist Bestandteil des durch den Verkehrsentwicklungsplan definierten Vorbehaltsnetzes und somit als Hauptverkehrsstraße definiert. In der Klassifizierung der RAST 06 entspricht dies am ehesten der örtlichen Einfahrtsstraße mit einer Verkehrsbelastung zwischen 400 und 1.800 Kfz/h. Auch die Verkehrsbelastung auf dem Kalksbecker Weg liegt mit Werten von 222 Kfz/h (westlicher Abschnitt) bzw. 166 Kfz/h (östlicher Abschnitt) weiterhin deutlich unterhalb der durch die Richtlinien vorgegebenen Werten.

Sowohl die Kleine Heide (Fahrbahnbreite 5,5 m, separate, hochbordgeführte Gehwege) als auch der Kalksbecker Weg (Fahrbahnbreite 6,0 m, separate hochbordgeführte getrennte Geh- und nicht benutzungspflichtige Radwege) entsprechen mit ihren Gestaltungsmerkmalen dem für die jeweilige Straßenkategorie definierten Standard. Insofern ist davon auszugehen, dass der Verkehr nach Inbetriebnahme der Kita weiterhin verträglich abgewickelt werden kann. Aufgrund des insgesamt niedrigen Belastungsniveaus kann darüber hinaus auch ohne weitergehende Untersuchung davon ausgegangen, dass die Inbetriebnahme der Kita keine signifikanten Auswirkungen auf die Qualität des Verkehrsablaufs in den Knotenpunkten haben wird.

Dass nicht mit Problemen in der Verkehrsabwicklung zu rechnen ist, lässt sich auch daran ablesen, dass die Belastung im westlichen Abschnitt des Kalksbecker Weges in der Morgenspitze nach Öffnung der Kita immer noch deutlich unterhalb der heutigen Belastung in der Nachmittagsspitze liegt, die im vorhandenen Verkehrsraum ohne Probleme abgewickelt werden kann (die zugrunde gelegten Werte stammen aus der Querschnittszählung):

- Heutige Belastung in der Nachmittagsspitze (Punkt. 2.1.3): 216 Kfz/h
- Heutige Belastung in der Morgenspitze (Punkt 2.1.2): 169 Kfz/h
- Zusätzliche Belastung durch die Kita in der Morgenspitze: 24 Kfz/h
- Zukünftige Belastung in der Morgenspitze: 193 Kfz/h

Die zulässige Geschwindigkeit auf dem Kalksbecker Weg beträgt 30 km/h, Einengungen im Kalksbecker Weg dienen als verkehrsberuhigende Elemente. Die im Rahmen der Querschnittszählung ermittelte  $V_{85}$ -Geschwindigkeit liegt bei 38 km/h. Es kann daher von einem moderaten Geschwindigkeitsniveau gesprochen werden, ein außergewöhnliches Gefahrenpotenzial, welches Auswirkungen auf die Ansiedlung einer Kita haben könnte, liegt nicht vor.

Heute werden deutlich mehr Schulkinder mit dem Pkw zum Eingang an der Kleinen Heide als zum Eingang am Kalksbecker Weg gebracht. Die Abwicklung erfolgt an dieser Stelle weitestgehend problemlos und ohne weitere Gefährdung der zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommenden Kinder. Wesentlicher Grund ist natürlich auch die an dieser Stelle sehr geringe Verkehrsbelastung. Die aktuelle Planung der Kita sieht eine Erschließung der zugehörigen Parkplätze über den Kalksbecker Weg vor, um die Schul- und Kitaverkehre zu trennen. Auf dem Kalksbecker Weg stellt sich die Verkehrssituation insgesamt unruhiger dar als auf der Kleinen Heide. Die verkehrliche Erschließung der Kita über den Kalksbecker Weg kann daher nur dann empfohlen werden, wenn der durch die Kita ausgelöste ruhende Verkehr abseits der Straße abgewickelt werden kann.

Der Stellplatzbedarf für eine Kindertagesstätte liegt entsprechend der Richtlinien für den Stellplatzbedarf (NRW) – Anlage zu Nr. 51.11 VV BauO NRW in Ergänzung des § 51 Abs. 1 BauO NRW bei 1 Stellplatz je 20 bis 30 Kindern. Bei 80 Kindern liegt der Bedarf demnach zwischen 3 und 4 Stellplätzen. Die aktuelle Planung sieht 12 Stellplätze auf dem Grundstück der Kita vor. Diese dienen alleine als Elternstellplätze, die Mitarbeiter können Stellplätze auf dem Schulgrundstück nutzen. Unter Berücksichtigung der vergleichenden Erhebung an der DRK-Kita am Akazienweg - dort wurden im Maximum 15 gleichzeitig abgestellte Fahrzeuge erfasst, davon 7 Mitarbeiterfahrzeuge - kann das Stellplatzangebot damit insgesamt als ausreichend angesehen werden. Unter dieser Prämisse kann die vorgesehene Erschließung der Kita-Parkplätze über den Kalksbecker Weg als empfehlenswerte Lösung bewertet werden.