



EUROPÄISCHE KOMMISSION

GENERALDIREKTION
UMWELT

Der Generaldirektor

Brüssel, den
ENV.D.3 AJ/ff Ares (2025)

An das
Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz
Herrn Staatssekretär
Jochen Flasbarth
Robert-Schuman-Platz 3
53175 Bonn
DEUTSCHLAND

E-Mail: buero.flasbarth@bmukn.bund.de

über die
Ständige Vertretung der
Bundesrepublik Deutschland bei der
Europäischen Kommission
Frau Meike Holl
Rue de Jacques Lalaing 8-14
1040 Brüssel

E-Mail: wi-s2-eu@brue.auswartiges-amt.de

**Anfrage zur Stellungnahme der Europäischen Kommission gemäß Artikel 6(4)
Unterabsatz 2 der Richtlinie 92/43/EWG**

**Projekt: 6-streifiger Ausbau der Autobahn BAB 643 zwischen der Anschlussstelle
Mainz-Gonsenheim und der Anschlussstelle Mainz-Mombach (Rheinland-Pfalz)**

Referenzen: Wi 468.00/2/7, Landesbetrieb Mobilität Worms übermittelt durch das
Bundesministerium für Digitales und Verkehr, StB 13/7143.2/02-23 über
die Ständige Vertretung Deutschlands vom 21.12.2023, registriert unter
Ares 2023/8805547

Stellungnahme der Landeshauptstadt Mainz vom 3.12.2024, registriert
unter Ares 2024/8654474

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Flasbarth,

die Kommission dankt dem Landesbetrieb Mobilität Worms für die übermittelten
Unterlagen im Rahmen eines Ersuchens um eine Stellungnahme der Kommission gemäß
Artikel 6 Absatz 4 der FFH-Richtlinie zum sechsspürigen Ausbau der A 643 zwischen
den Abschnitten Mainz-Gonsenheim und Mainz-Mombach (Rheinland-Pfalz). Die

Kommission nimmt außerdem die Stellungnahme der Landeshauptstadt Mainz zur Kenntnis, die die Hauptnutznießerin des Projektziels der Verbreiterung der bestehenden Autobahn A 643 ist.

Nach Durchsicht der Unterlagen und unter Berücksichtigung der vorliegenden Stellungnahmen des Landesbetriebs Mobilität Worms und der Landeshauptstadt Mainz ist die Kommission zum jetzigen Zeitpunkt nicht in der Lage, eine positive Stellungnahme gemäß Artikel 6 Absatz 4 der FFH-Richtlinie zu diesem Projekt abzugeben. Die Gründe hierfür sind im Folgenden angeführt und werden im Anhang näher erläutert:

- (a) Die FFH-Verträglichkeitsprüfung wurde nach Artikel 6(3) unzureichend durchgeführt, sodass der Ausnahmetatbestand nach Artikel 6(4) nicht geltend gemacht werden kann, da insbesondere die Schadensbegrenzungsmaßnahmen nach Artikel 6(3) nicht effizient und wirksam in das Projekt integriert wurden.
- (b) Die Alternativprüfung wurde unzureichend durchgeführt.
- (c) Die Ausgleichsmaßnahmen reichen nicht aus, um die von der zuständigen deutschen Behörde festgestellten erheblichen Schäden am Natura-2000-Netz zu kompensieren.

Die Kommissionsdienststellen weisen darauf hin, dass die 4+2-Alternative, die auf Autobahnen in anderen Bundesländern erfolgreich angewendet wird, für diesen Autobahnabschnitt nicht ausreichend untersucht wurde, wie die Landeshauptstadt Mainz in ihrer Stellungnahme bestätigt. Diese Option scheint eine Umsetzung des Projekts ohne nennenswerte Verzögerung und ohne die Notwendigkeit einer Ausnahmegenehmigung nach Artikel 6(4) der FFH-Richtlinie zu ermöglichen, da sie

- 1) die direkte Zerstörung von geschützten Lebensraumtypen verhindert würde, weil die Autobahn an ihrem derzeitigen Standort verbleibt, und
- 2) die indirekte Zerstörung von geschützten Lebensraumtypen verhindern würde, da eine Geschwindigkeitsbegrenzung als Schadensminderungsmaßnahme den Stickstoffeintrag in das Schutzgebiet verringern könnte.

Sollten die prioritären Lebensraumtypen, trotz der Redimensionierung des Projekts und unter Berücksichtigung der zusätzlichen Schadensminderungsmaßnahmen, weiterhin erheblich beeinträchtigt werden, kann unter diesen beiden Bedingungen weiterhin eine Stellungnahme der Kommission nach Artikel 6 Absatz 4 beantragt werden.

Wir hoffen, dass diese Informationen Ihnen helfen, die verschiedenen Optionen des Projekts mit den zuständigen Behörden weiter zu erörtern und die beste Vorgehensweise zu finden.

Für Fragen der zuständigen Behörden stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Eric Mamer

Kopie: Bundesumweltministerium, Stefanie.Hedtkamp@bmuv.bund.de
Landesbetrieb Mobilität Worms, bernhard.knoop@lbm-worms.rlp.de
Landeshauptstadt Mainz, umweltdezernat@stadt.mainz.de

Anhang:

Allgemeiner Hinweis

Der Fragenkatalog der Kommission im Verfahren nach Artikel 6(4), welcher vom Landesbetrieb Mobilität Worms direkt beantwortet wurde, dient in erster Linie der Beantwortung der Kernfragen der Artikel 6 Absätze 3 und 4 der FFH-Richtlinie, um den zuständigen Behörden nationale Rechtssicherheit zu gewährleisten. Damit sollen offene rechtliche und fachliche Fragen zu dem Projekt geklärt und die Stellungnahme der Kommission nach Artikel 6(4) vorbereitet werden. Diese Fragen ermöglichen es, regionalen Behörden, wie dem Landesbetrieb Mobilität Worms, die sich erstmals mit einem solchen Ausnahmeverfahren befassen, von den Erfahrungen und „best-practice-Beispielen“ zu profitieren, um das Projekt gegebenenfalls aus rechtlicher Sicht zu optimieren oder etwaige Schwachstellen zu beheben, die aufgrund der zu erwartenden nationalen Gerichtsverfahren zu Projektverzögerungen führen könnten.

Diese Verwaltungspraxis eines Fragenkatalogs der Kommission wurde bereits bei früheren Anfragen deutscher Behörden nach Artikel 6(4) erfolgreich angewandt. Ein Beispiel dafür ist die Autobahn in Halle (Sachsen-Anhalt), die durch ein nationales Gerichtsverfahren gestoppt wurde. Im Ergebnis konnte das Projekt aufgrund von Änderungen in der Planung ohne eine Stellungnahme der Kommission nach Artikel 6(4) umgesetzt werden, da das Projekt so modifiziert werden konnte, dass es das Natura-2000-Gebiet nicht mehr erheblich beeinträchtigt. Auch die Umgehungsstraße „Himmelsthür“ in Hildesheim (Niedersachsen) wurde mithilfe eines solchen Fragenkatalogs neu konzipiert, sodass eine Ausnahme nach Artikel 6(4) nicht mehr erforderlich war, da das Projekt nach der Neukonzeption keine erheblichen Auswirkungen mehr auf das Natura-2000-Netzwerk hatte.

Im vorliegenden Fall wurden die Antworten auf die Fragen der Kommission jedoch nicht immer vollständig beantwortet und lieferten nicht die erforderlichen Informationen.

a) FFH-Verträglichkeitsprüfung

Der zentrale Punkt im Fragenkatalog der Kommission war, ob die FFH-Verträglichkeitsprüfung alle relevanten technischen Informationen enthielt, die zur Unterstützung des deutschen Antrags auf eine Stellungnahme der Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 4 der FFH-Richtlinie erforderlich waren. Eine technisch fundierte und umfassende FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der FFH-Richtlinie ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung nach Artikel 6 Absatz 4. Eine räumliche Beschränkung der Verträglichkeitsprüfung, wie sie von der durchführenden regionalen Straßenbaubehörde durchgeführt wurde, ist zwar grundsätzlich möglich, die Prüfung muss jedoch dennoch die Auswirkungen des Projekts und die damit verbundenen Aspekte berücksichtigen. Dies war leider nicht der Fall. Da die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen (Nr. 5A, 6.1.A und 6.2.A) außerhalb des von der Verträglichkeitsprüfung erfassten Gebiets, aber in unmittelbarer Nähe des künftigen Abschnitts des Ausbauabschnitts der A 643 liegen, ist die Frage berechtigt, ob die räumliche Beschränkung der Verträglichkeitsprüfung das Ergebnis wesentlich verändern würde, wenn sie auch die unmittelbare Umgebung des künftigen Abschnitts des Ausbauabschnitts der A 643 einbezogen hätte, in dem sich die Ausgleichsmaßnahmen für den aktuellen Autobahnausbau befinden. Andernfalls können die Ausgleichsmaßnahmen die durch das Projekt verursachten erheblichen Schäden am FFH-Gebiet nicht kompensieren, wenn sie durch den künftigen Autobahnausbau in 10–15 Jahren ebenfalls zerstört werden, bevor ihre tatsächliche ökologische Wirksamkeit

nachgewiesen ist. Zweifel an der Tragfähigkeit der Verträglichkeitsprüfung werden auch durch die folgende Antwort des Landesbetriebs für Mobilität Worms gestützt:

*„Es bedarf keiner vorgezogenen förmlichen FFH-Verträglichkeitsprüfung für die nachfolgenden (Autobahn-)abschnitte; ausreichend ist vielmehr die **positive Prognose, dass die Verwirklichung des Vorhabens in den nachfolgenden Abschnitten keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen.** Eine solche positive Bewertung konnte hier abgegeben werden. Dass die Fortführung des Ausbaus der A643 im Abschnitt von der Anschlussstelle Gonsenheim bis zum Autobahndreieck Mainz wegen unüberwindlicher FFH-Hindernisse in diesem Abschnitt ausgeschlossen wäre, ist auszuschließen.“¹*

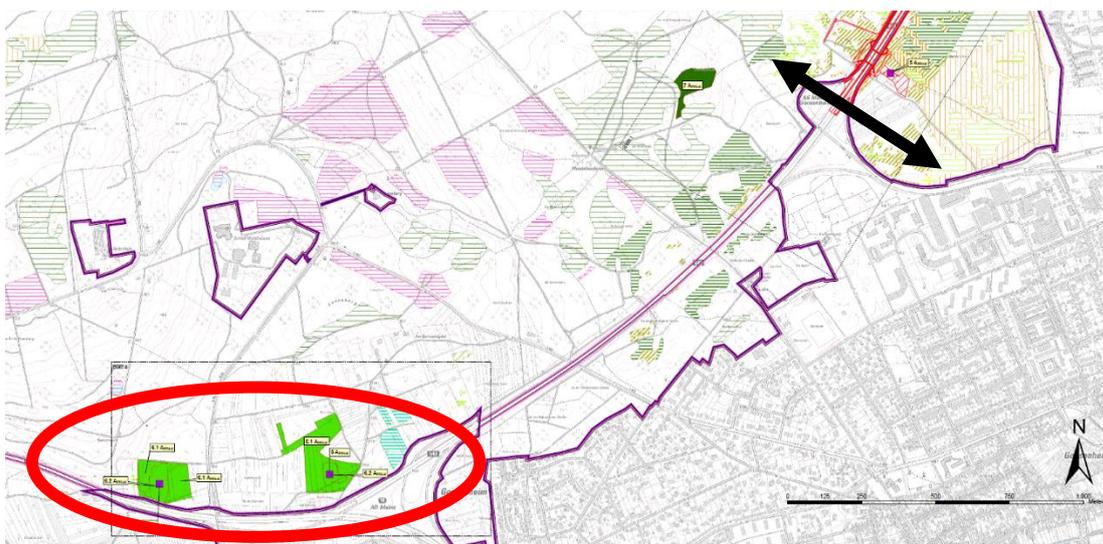


Abb. 1: Die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen (rot eingekreist) befinden sich innerhalb des Natura 2000-Gebiets und in unmittelbarer Nähe des Abschnitts der Autobahn, der zukünftig erweitert werden soll (der Endpunkt des aktuellen Projekts ist durch einen schwarzen Pfeil gekennzeichnet). Dieser zukünftige Abschnitt wurde von der aktuellen FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erfasst.

Die regionale Behörde geht fälschlicherweise davon aus, dass das Ausnahmeverfahren nach Artikel 6 Absatz 4 der FFH-Richtlinie „kein unüberwindbares Hindernis“ darstelle, sondern vielmehr von einem positiven Ausgang eines solchen Verfahrens ausgehe. Damit greift sie der Stellungnahme der Europäischen Kommission vor. In den Leitlinien der Europäischen Kommission wird diesbezüglich klar beschrieben, was erwartet wird:

Die Stellungnahme muss eine Bewertung der möglicherweise durch den Plan bzw. das Projekt beeinträchtigten ökologischen Werte, die Erheblichkeit der vorgebrachten zwingenden Gründe, den Ausgleich der beiden gegensätzlichen Interessen und eine Beurteilung der Ausgleichsmaßnahmen umfassen. Diese Bewertung schließt sowohl eine wissenschaftliche und wirtschaftliche Einschätzung als auch die Prüfung der Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit des Plans bzw. Projekts im Hinblick auf den vorgebrachten zwingenden Grund ein.²

In seinem Urteil in der Rechtssache C-304/05, Rn. 83, hat der Gerichtshof klargestellt: „... Art. 6 Abs. 4 der Richtlinie 92/43 [kommt] nur zur Anwendung ..., nachdem die Auswirkungen eines Plans oder Projekts gemäß Art. 6 Abs. 3 der Richtlinie erforscht wurden. Die Kenntnis der Verträglichkeit mit den für das fragliche Gebiet festgelegten Erhaltungszielen ist nämlich eine unerlässliche Voraussetzung für die Anwendung von Art. 6 Abs. 4, da andernfalls keine

¹ Antwortschreiben durch den LBM Worms, Seite 1.

² Vermerk der Kommission C(2018) 7621 final vom 21.11.2018, Natura 2000 – Gebietsmanagement – Die Vorgaben des Artikels 6 der FFH-Richtlinie: Seite 66.

Anwendungsvoraussetzung dieser Ausnahmeregelung geprüft werden kann. Die Prüfung etwaiger zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses und der Frage, ob weniger nachteilige Alternativen bestehen, erfordert nämlich eine Abwägung mit den Beeinträchtigungen, die für das Gebiet durch den vorgesehenen Plan oder das vorgesehene Projekt entstünden. Außerdem müssen die Beeinträchtigungen des Gebiets genau identifiziert werden, um die Art etwaiger Ausgleichsmaßnahmen bestimmen zu können“ (siehe auch Rechtssache C-399/14, verbundene Rechtssachen C-387 und 388/15 und Rechtssache C-142/16).³

Als Ausnahmeregelung zu Artikel 6 Absatz 3 ist diese Bestimmung eng auszulegen (Rechtssache C-239/04, Rn. 25-39) und kann nur auf Umstände angewandt werden, bei denen alle durch die Richtlinie vorgegebenen Voraussetzungen in vollem Umfang erfüllt sind. In diesem Zusammenhang muss in sämtlichen Fällen, in denen von der Ausnahmeregelung Gebrauch gemacht werden soll, zunächst jeweils nachgewiesen werden, dass die genannten Voraussetzungen in jedem einzelnen Fall tatsächlich gegeben sind.

Ein weiterer gravierender Schwachpunkt der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist die formal eingeschränkte Bewertung der nach Artikel 6(3) zu prüfenden Schadensbegrenzungsmaßnahmen. Liegt ein solcher Fehler vor, kann Artikel 6(4) aufgrund der engen Auslegung der Voraussetzungen nicht angewandt werden. Insbesondere kommt es laut Verträglichkeitsprüfung, zusätzlich zum anlage- und baubedingten Verlust zweier prioritärer Lebensraumtypen, durch den Ausbau der Autobahn zu einem Verlust durch betriebsbedingte Stickstoffeinträge.

In Frage 9 fragte die Kommission, warum eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Autobahnabschnitt, der das Natura-2000-Gebiet kreuzt, nicht in Betracht gezogen wurde, da dies sowohl die Fahrbahnbreite als auch die Stickstoffbelastung verringern könnte. Die regionale Behörde antwortete darauf mit dem Hinweis, dass sie internen Richtlinien folge, ohne weitere Einzelheiten zu nennen. Die Frage der Stickstoffreduzierung durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung wurde nicht beantwortet. Die Kommission verweist auf einschlägige Studien, die zeigen, dass bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h im Vergleich zu 130 km/h eine Stickstoffreduzierung von 40 % erreicht werden könnte⁴. Eine solche Geschwindigkeitsbegrenzung würde zudem die Lärmbelastung deutlich reduzieren, was auch die geplante Lärmschutzwand im Schutzgebiet verkleinern und somit den weiteren Flächenverbrauch des FFH-Gebiets reduzieren würde. Da es sich bei dem betreffenden Abschnitt um eine Stadtautobahn handelt und daher auch die Lärmemissionen zu berücksichtigen sind, ist die Absenkung der Höchstgeschwindigkeit tatsächlich eine mögliche Minderungsmaßnahme. Zudem erscheint diese Minderungsmaßnahme sinnvoll und verhältnismäßig, da sie nur auf einem kurzen Abschnitt von 1,1 km im FFH-Gebiet gelten würde.

Ergebnis:

Unter Berücksichtigung der im nächsten Kapitel genannten Alternativlösung (4+2 statt 6+2 Fahrspuren) ist davon auszugehen, dass die Ausnahmeregelung nach Artikel 6 Absatz 4 bei Umsetzung der entsprechenden Schadensbegrenzungsmaßnahme nicht mehr erforderlich wäre. Jedenfalls ist bei dieser Alternativlösung in Kombination mit der Schadensbegrenzungsmaßnahme von einer signifikanten Reduktion der Erheblichkeit des Projektes auszugehen, was eine der Vorgaben des Artikel 6(3) der FFH-Richtlinie ist. Diese Vorgangsweise würde dem Projekt auch dahingehend Rechtssicherheit verschaffen, weil dadurch die Frage der

³ Vermerk der Kommission C(2018) 7621 final vom 21.11.2018, Natura 2000 – Gebietsmanagement – Die Vorgaben des Artikels 6 der FFH-Richtlinie: Seite 55-56.

⁴ VCÖ (2025) aus Umweltbundesamt (2024): Modellierung der Umweltwirkungen von Tempolimit-Maßnahmen auf Autobahnen und außerorts.

geografischen Einschränkung der FFH-Verträglichkeitsprüfung, wie auch die Frage der Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen, hinfällig wären.

b) Mangelnde Alternativprüfung

Der Leitfaden der Kommission zum Gebietsmanagement – Natura 2000 führt auf Seite 57 aus:

„Die erste Verpflichtung des Ausnahmeverfahrens nach Artikel 6 Absatz 4 besteht in der Prüfung, ob für einen Plan oder ein Projekt Alternativlösungen verfügbar sind. In Anbetracht der Notwendigkeit, eine unerwünschte Beeinträchtigung des Natura-2000-Netzes zu vermeiden, sollte eine gründliche Überprüfung und/oder Rücknahme eines Plan- oder Projektvorschlags erwogen werden, wenn festgestellt wird, dass der Plan bzw. das Projekt das fragliche Gebiet beeinträchtigen wird. Anschließend sollten die zuständigen Behörden die Möglichkeit eines Rückgriffs auf Alternativlösungen prüfen, die besser gewährleisten, dass das betreffende Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. Alle praktikablen Alternativlösungen, mit denen die Ziele des Plans oder Projekts erfüllt werden können, müssen insbesondere im Hinblick auf die Erhaltungsziele, die Integrität des Gebiets und den Beitrag des Gebiets zur globalen Kohärenz des Natura-2000-Netzes unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit ihrer Kosten untersucht werden. Dazu können alternative Standorte (oder ggf. Trassen), andere Größenordnungen, andere Entwicklungspläne und alternative Prozesse gehören. Die mangelnde Verfügbarkeit von Alternativlösungen ist nachzuweisen, bevor geprüft wird, ob ein Plan oder Projekt aus zwingenden überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses erforderlich ist.“⁵

Im vorliegenden Fall hat die Kommission in Frage 8 nach der Möglichkeit der temporären Benutzung des Seitenstreifens während der Hauptverkehrszeiten gefragt, weil diese Alternativvariante anstatt 6+2 nur 4+2 Fahrstreifen in Anspruch nehmen würde und dadurch weniger Fläche des Natura-2000-Gebiets verbaut würde. Diese Option wird in vergleichbaren Fällen häufig genutzt und wurde von der Landeshauptstadt Mainz vorgeschlagen. In Kombination mit der Schadensbegrenzungsmaßnahme in Frage 9, „Einführung eines Tempolimits auf dem Autobahnabschnitt durch das FFH-Gebiet zur Reduktion der Stickstoffeinträge und um die Spurbreite zu verringern“, erscheint diese Projektalternative geeignet, die negativen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet durch

- a) Flächeninanspruchnahme innerhalb des Schutzgebiets,
- b) Zerstörung der geschützten Lebensraumtypen durch Überbauung und der
- c) Stickstoffeinträge in das FFH-Gebiet

signifikant zu reduzieren.

Diese 4+2-Alternativvariante scheint bereits von der Landeshauptstadt Mainz vorgeschlagen worden zu sein, die von diesem Projektziel am meisten profitiert. Die Landesstraßenbehörde nannte die Verkehrsbedürfnisse von Mainz als überwiegendes öffentliches Interesse. In ihrem Schreiben an die Kommission erklärte die Landeshauptstadt Mainz:

Aufgrund der Einzigartigkeit des FFH-Schutzgebiets „Mainzer Sand“, stellt die Projektalternative 4+2 Fahrstreifen einen Kompromiss und die größtmögliche Minimierung des Eingriffs auf das Schutzgebiet dar. Damit soll dem hohen Stellenwert des Naturschutzes an dieser Stelle Ausdruck verliehen werden.

Das Hauptargument der antragstellenden Behörde gegen die 4+2-Alternativvariante und für die Umsetzung von 6+2 Fahrstreifen ist, dass die 4+2-Projektvariante aufgrund normativer Vorgaben nicht möglich sei, d.h. aufgrund einer Verwaltungsvereinbarung

⁵ Vermerk der Kommission C(2018) 7621 final vom 21.11.2018, Natura 2000 – Gebietsmanagement – Die Vorgaben des Artikels 6 der FFH-Richtlinie: Seite 57.

zwischen den Ländern Hessen und Rheinland-Pfalz sowie des Bundesverkehrswegeplans, in dem die 6+2 Fahrstreifen erwähnt werden. Die Kommissionsdienststellen sehen darin eine unzulässige formale Einschränkung der Alternativenprüfung, weil diese ergebnisoffen durchgeführt werden muss. Die Kommission hat diese potenzielle Rechtsauffassung in Bezug auf den Bundesverkehrswegeplan bereits in einer Paketsitzung mit Deutschland erörtert⁶. Dabei wurde die Frage geprüft, ob ein solcher Plan bereits im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 einer FFH-Verträglichkeitsprüfung unterzogen hätte werden müssen. Dabei haben die zuständigen Bundesdienststellen gegenüber der Kommission versichert, dass ein solcher Grobplan die Alternativenprüfung durch die ausführenden Länderbehörden keinesfalls einschränke und daher alternative Lösungen möglich sind. Somit liegen keine präjudizierenden Wirkungen für die nachfolgenden Planungsebenen vor. Die 4+2-Projektvariante ist somit auch normativ weiterhin möglich.

Als weiteres Argument gegen die 4+2-Projektvariante wurde eine Erhöhung des Unfallgeschehens vorgebracht, weil eine temporäre Seitenstreifenfreigabe den Aufbau und den dauerhaften Betrieb einer Streckenbeeinflussungsanlage notwendig machen würde, da es mehrere Anschluss- und Verknüpfungsstellen gäbe. Nach Prüfung der Planungsunterlagen gibt es im bestehenden Abschnitt von 1,1 km nur zwei Auf- bzw. Abfahrten (Mainz-Mombach und Mainz-Gonsenheim). Sollten diese Anschlussstellen zu einer erhöhten Unfallrate führen, wie die Landesbehörde behauptet, könnte dem durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit (Frage 9) oder durch die Steuerung von Ampeln begegnet werden, wie dies beispielsweise von Autobahnbehörden in anderen Bundesländern praktiziert wird (s. *Foto einer Ampelsteuerung bei der Auffahrt an der A 46 bei Wuppertal/Nordrhein-Westfalen*).



Die Kommission hat die zuständige Behörde in ihrem Fragenkatalog darüber hinaus gebeten, aktuelle Verkehrsdaten bereitzustellen, um die Notwendigkeit des Ausbaus der Autobahn von 4+2 auf 6+2 Fahrstreifen besser begründen zu können (Frage 2). Die zuständige Behörde verweist in ihrer Antwort nochmals auf die erhobenen Verkehrsdaten aus dem Jahr 2014 und sieht eine Neuauflistung des Verkehrsgutachtens als nicht erforderlich und zielführend an. Dieser Mangel an aktuellen Daten wurde auch in der Stellungnahme der Landeshauptstadt Mainz kritisch hinterfragt.

Ergebnis:

Der Ausschluss der 4+2-Projektalternative aus normativen Gründen stellt eine unzulässige Einschränkung der Alternativenprüfung dar. Es ist auch fachlich nicht nachvollziehbar, warum diese Variante, obwohl von der Landeshauptstadt Mainz bevorzugt, nicht möglich sein soll, weil die 4+2-Projektalternative einen Kompromiss und die größtmögliche Minimierung des Eingriffs auf das Schutzgebiet darstellt.

⁶ Paketsitzung vom 11.5.2017 in Berlin zum Bundesverkehrswegeplan

c) Kompensationsmaßnahmen

Für die beantragten 6+2 Fahrstreifen sind die Ausgleichsmaßnahmen jedoch unzureichend, da sie die erheblichen Auswirkungen des Projekts nicht ausreichend kompensieren würden. In den Leitlinien der Kommission zu Artikel 6 der FFH-Richtlinie heißt es:

Maßnahmen, deren Erfolg nicht hinreichend gewährleistet ist, sollten nicht als Ausgleichsmaßnahme im Sinne von Artikel 6 Absatz 4 in Erwägung gezogen werden. Gemäß dem Vorsorgegrundsatz sollte der zu erwartende Erfolg des Ausgleichsprogramms in die endgültige Entscheidung über die Genehmigung des Plans oder des Projekts einfließen. Bei der Entscheidung zwischen verschiedenen Möglichkeiten des Ausgleichs sind die Maßnahmen mit der größten Wirksamkeit und den höchsten Erfolgsaussichten auszuwählen.⁷

Wie zuvor diskutiert, sind die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen Nr. 5A, 6.1.A und 6.2.A direkt benachbart von jenem Teil der Autobahn, der nach Fertigstellung des beantragten Abschnitts ausgebaut werden soll. Da die Ausgleichsmaßnahmen frühestens in 10-15 Jahren ökologisch gleichwertig bzw. wirksam werden, kann nicht hinreichend gewährleistet werden, dass sie die Schäden kompensieren können, welche durch das Projekt verursacht werden. Mangels FFH-Verträglichkeitsprüfung konnte dies auch von der Behörde nicht schlüssig dargelegt werden.

Die Ausgleichsmaßnahmen finden ausschließlich im bestehenden FFH-Gebiet ohne Gebietserweiterung statt. Die Behörde konnte nicht schlüssig erklären, warum die Ausgleichsmaßnahmen keine Managementmaßnahmen nach Artikel 6(1) darstellen könnten, um die betroffenen Lebensraumtypen in der biogeografischen Region in einen günstigen Erhaltungszustand zu bringen, welche sich allesamt in einem ungünstig-schlechten Erhaltungszustand mit sich verschlechternder Tendenz befinden. Zwar verweist sie darauf, dass diese Maßnahmen nicht im Managementplan erwähnt werden, einen fachlichen Nachweis konnte sie jedoch nicht erbringen. So werden beispielsweise die Ausgleichsmaßnahmen für den Lebensraumtyp 6212 und den prioritären Lebensraumtyp *6240 durch bestehende Sukzessionsstadien innerhalb des Natura-2000-Gebiets umgesetzt, welche durch Schaf- und Eselbeweidung entwickelt werden, was normalerweise eine klassische Bewirtschaftungsmaßnahmen wäre.

Darüber hinaus ist es deutsche Verwaltungspraxis⁸, dass FFH-Schutzgebiete verkleinert werden, wenn Infrastrukturprojekte, überbaute Gebiete oder andere nicht schutzwürdige Flächen, wie die Verbreiterung der Autobahn, in der Schutzgebietskulisse vorhanden sind. Somit ist jedenfalls der Flächenverlust durch die Fahrbahnverbreiterung und zusätzliche Infrastrukturanlagen durch Gebietserweiterung auszugleichen. Dies ist nicht erfolgt. Die Kommissionsdienststellen haben dieses Problem bereits frühzeitig dem Projektentwickler in früheren Diskussionen mit dem Planungsbüro mitgeteilt.

Ergebnis:

Die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen sind für die geplanten 6+2-Fahrstreifen unzureichend. Sie kompensieren weder den durch das Projekt verlorenen Flächenverlust im FFH-Gebiet noch wird nachgewiesen, ob die Maßnahmen die negativen Auswirkungen kompensieren können, da sie außerhalb des räumlichen Untersuchungsbereichs der Verträglichkeitsprüfung liegen, der

⁷ Vermerk der Kommission C(2018) 7621 final vom 21.11.2018, Natura 2000 – Gebietsmanagement – Die Vorgaben des Artikels 6 der FFH-Richtlinie: Seite 66.

⁸ Kategorisierung von Abgrenzungsänderungen bei Natura 2000-Gebieten; Mitteilung Deutschland vom 19.01.2023.

durch den bevorstehenden Ausbau der Autobahn in späterer Folge beeinträchtigt wird.