

Frau Wiedemann
Fernstraßen-Bundesamt (FBA)
Referat P 2 - Anhörungs- und
Planfeststellungsbehörde
Friedrich-Ebert-Straße 72-78
04109 Leipzig



Bürgerinitiative Saaletal
Große Klausstraße 11
06108 Halle (Saale)

Halle an der Saale, 29. Januar 2026

Anzeige:

Bauarbeiten der Bundesautobahn A 143 weichen vom rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss ab

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der aktuell im Bau befindlichen VKE 4224 der Bundesautobahn A 143 - Westumfahrung Halleam weisen die laufenden Bauarbeiten am Landschaftstunnel Porphyrkuppen (Bauwerk Nr. 4224/12Ü) wesentliche, rechtswidrige Abweichungen vom planfestgestellten Bauplan auf. Der mit den fortschreitenden Bauarbeiten verbundene anhaltende Rechtsverstoß macht eine sofortige Unterbrechung der Bauarbeiten bis zur Klärung des Sachverhalts zwingend erforderlich.

Es besteht der dringende Verdacht, dass die aktuell durchgeführten Bauarbeiten in eklatantem Widerspruch zum rechtskräftig festgestellten Planfeststellungsbeschluss und den maßgeblichen Gerichtsurteilen stehen, die dieses Projekt überhaupt erst ermöglichten.

1. Die rechtlichen Grundlagen: Die Gerichtsurteile von 2007 und 2019 sowie die Planfeststellungsbeschlüsse von 2005 und 2018

Die Zulässigkeit des Baus der A 143 hängt u.a. von der Umsetzung einer spezifischen Bauweise des Landschaftstunnels Porphyrkuppen (Bauwerk-Nr. 4224/12Ü) ab, die negative Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Porphyrkuppenlandschaft nordwestlich Halle“ (DE 4437-302)“ verhindern soll.

a) Planfeststellungsbeschluss vom 18.05.2005:

Mit dem Planfeststellungsbeschluss von 2005 wird ein Bauplan genehmigt, der zur Querung der Porphyrkuppen bei Friedrichsschwerz einen 250 m langen Landschaftstunnel mit 2 getrennten Tunnelröhren vorsieht (Bauwerk Nr. 4224/12Ü)

b) Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 17. Januar 2007 (BVerwG 9A 20.5):

Der Planfeststellungsbeschluss zur A 143 vom 18. Mai 2005 wurde vom BVerwG als rechtswidrig und nicht vollziehbar zurückgewiesen. Zur Begründung wird u.a. der fehlende Nachweis der FFH-Verträglichkeit aufgrund der verkehrsbedingten Schadstoffeinträge angeführt.

(Zitat, Rn 102: „Der Planfeststellungsbeschluss und die zugrunde liegende FFH-Verträglichkeitsuntersuchung erbringen nicht den Nachweis, dass unter Berücksichtigung der besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse eine Beeinträchtigung von Erhaltungszielen dieses Gebietes durch die von Verkehrsabgasen ausgehende Stickoxid- und Ammoniakbelastung ausgeschlossen ist.“

c) Änderungs- und Ergänzungsbeschluss vom 20.3.2018 zum Planfeststellungsbeschluss vom 18.05.2005

Mit dem Änderungs- und Ergänzungsbeschluss vom 20.3.2018 wurde ein geänderter Bauplan genehmigt. Genehmigt wurde damit auch die in wesentlichen Punkten geänderte Bauweise des Landschaftstunnels: als 300m langer Gegenverkehrstunnel mit einer gemeinsamen Tunnelröhre für beide Richtungsfahrbahnen, und mit aktiver Entlüftung. Der so geänderte Landschaftstunnel ist als Teil des Schutz- und Vermeidungskonzepts zur Reduzierung der Stickstoffeinträge wesentliche Voraussetzung für die Zulassung (PFB, S. 346 ff und S. 400 ff)

d) Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 12. Juni 2019 (BVerwG 9 A 2.18):

Dieses Urteil bestätigte den mit Änderungs- und Ergänzungsbeschluss vom 20.3.2018 genehmigten Bauplan. Gerichtlich bestätigt wurde damit auch die im geänderten Bauplan vorgesehene Bauweise des Landschaftstunnels (s.o.). Auch das Gericht stützt dabei seine Urteilsbegründung u.a. auf die geänderte Tunnelbauweise als Teil des Schutz- und Vermeidungskonzeptes zur Reduzierung der Stickstoffeinträge (Rn 81).

2. Der aktuelle Rechtsverstoß: Abweichung vom planfestgestellten und gerichtlich bestätigten Bauplan

Entgegen diesen bindenden Vorgaben plant und realisiert die beauftragte DEGES GmbH nun offenbar genau diejenige Bauweise des Landschaftstunnels, die vom BVerwG 2007 für unzulässig erklärt wurde und die 2019 explizit nicht Gegenstand der gerichtlichen Billigung war. Aktuell im Bau befindlich ist ein 2-röhriger Tunnel mit Trennwand.

Beweis: aktuelle Fotografien von der Baustelle der A 143 / Landschaftstunnel Porphyrkuppen.

Die Fotos vom 23.12.2025 dokumentieren die aktuellen Bauarbeiten am Landschaftstunnel. Auf den Fotos ist deutlich eine 2-röhrige Bauweise mit Trennwand zwischen den beiden Fahrrohröhren erkennbar.

Folgen der Abweichung vom genehmigten Bauplan:

Die mit Planfeststellungsbeschluss vom 20.03.2018 genehmigte und vom BVerwG mit Urteil vom 12.06.2019 bestätigte 1-röhrige Bauweise des Landschaftstunnels ist eine entscheidende Voraussetzung für die FFH-Verträglichkeit des Vorhabens: Durch den 1-röhrigen Gegenverkehrstunnel mit aktiver Entlüftung sollen die im Landschaftstunnel entstehenden Abgase des Autobahnverkehrs in der Tunnelmitte abgesaugt und über einen Abluftschacht ins Freie geblasen werden. Erst durch diese Bauweise sollen die im Tunnel entstehenden Schadstoffe so stark verdünnt und verteilt werden, dass im Umfeld des Tunnels keine erheblichen Beeinträchtigungen von prioritären FFH-Lebensräumen (hier: FFH-LRT *6210 und *6240) infolge verkehrsbedingter Stickstoffeinträge mehr auftreten. Dies ist das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Planunterlage 12.5.3.1, insbesondere S. 33-35 sowie S. 102 ff und S. 122 A ff), die sich diesbezüglich auf die Variantenuntersuchung des Landschaftstunnels Porphyrkuppen zur Minimierung des Stickstoffeintrages stützt (Planunterlage 12.6.3.2, vgl. insbesondere S. 21.23, S. 33-37, S. 47-49). In der Variantenuntersuchung wird festgestellt:

„Hinsichtlich der Deposition der Stickoxide wird die Hundertprozentminderung der Flächenbelastung aber erst mit dem 300 m langen Gegenverkehrstunnel erreicht, der somit für die weitere Planung zugrunde gelegt wird.“ (PU 12.6.3.2, S. 23)

Durch die aktuelle Abweichung von der genehmigten Tunnelbauweise kann diese essentielle Aufgabe des 300 m langen Gegenverkehrstunnels mit Entlüftung nicht mehr erfüllt werden. In zwei getrennten, schmaleren Röhren verändern sich die aerodynamischen Verhältnisse (Luftströmungen, Druckverhältnisse) fundamental, sodass das vorgesehene Abluft-System nicht mehr wie geplant funktionieren kann. In einem Tunnel mit zwei getrennten Röhren, wie er gegenwärtig gebaut wird, entstehen ausgeprägte längsgerichtete Luftströmungen zu den jeweiligen Ausfahrtportalen. Die mit den verkehrlichen Schadstoffen belastete Tunnelluft tritt dabei ungehindert und unverdünnt an den Ausfahrtportalen ins Freie. Im Gegensatz zur planfestgestellten Tunnelbauweise führt somit der 2-röhrige Richtungsverkehrstunnel zu deutlich erhöhten Stickstoffeinträgen in die empfindlichen

FFH-Lebensräume im Tunnelumfeld. Diese führen dort zu erheblichen Beeinträchtigungen von prioritären FFH-Lebensräumen (insbesondere: FFH-LRT *6210), die gerade durch die genehmigte Tunnelbauweise (Gegenverkehrstunnel) vermieden werden sollten.

3. Schlussfolgerung

Die Durchführung der Bauarbeiten in der ausgeschriebenen Form stellt keine bloße Detailänderung, sondern einen wesentlichen und rechtserheblichen Verstoß gegen die planfeststellende Entscheidung und ihre gerichtliche Bestätigung dar. Sie untergräbt die **essentialia negotii der Genehmigung** und kehrt zu einer Bauweise zurück, die bereits rechtskräftig für unzulässig befunden wurde.

Da die Bauarbeiten fortschreiten, entsteht täglich weiterer Vollzug, der bei einem obsiegenden Klageverfahren rückgängig gemacht werden müsste – mit erheblichen finanziellen Folgen und weiteren irreversiblen Eingriffen in das Schutzgebiet.

Aufgrund dieser neuen, dringlichen Sachlage fordern wir daher das Fernstraßen-Bundesamt als zuständige Planfeststellungsbehörde auf, einen sofortigen **vollständigen Baustopp** für alle Arbeiten am Landschaftstunnel Porphyrkuppen (Bauwerk Nr. 4224/12Ü) der A 143, sowie darüber hinaus einen sofortigen **vollständigen Baustopp** für alle Bauarbeiten an der VKE 4224 der A 143, anzuordnen.

Anlagen:

2 Fotografien der aktuellen Baustelle (Aufnahmedatum: 23.12.2025), die den im Rohbau befindlichen Tunnel mit der errichteten Trennwand zwischen den Fahrlehröhren eindeutig dokumentieren. (Foto 1: Südwestliches Tunnelportal; Foto 2: Blick auf den Tunnel in Richtung Saale).