

RA Karsten Sommer * Grolmanstr.39 * 10623 Berlin

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
Leipzig

Per beA

Karsten Sommer

Rechtsanwalt und
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Grolmanstraße 39
10623 Berlin

Zweigstelle: Dietringer Straße 18
87669 Rieden am Forggensee

Tel: 030/28 00 95 - 0
Fax: 030/28 00 95 15
Funk: 0173/20 31 865

mail@kanzleisommer.de
www.kanzleisommer.de

Mittwoch, 1. Oktober 2025
Unser Zeichen: KS24-033 NABU Halle

In der Verwaltungsstreitsache
Naturschutzbund Deutschland (NABU), Regionalverband Halle/Saalkreis e.V.
gegen
Bundesrepublik Deutschland
- BVerwG 9 A 21.24 -

wird zu den Klageerwiderungen Stellung genommen.

I. Zur Klageerwiderung des Beklagten

1. zum Sachverhalt

Der Beklagte vermeidet in seiner Darstellung des Sachverhalts, die aus klägerischer Sicht maßgebliche Tatsache zu erwähnen, dass die hier im Streit stehenden Flächen zumindest teilweise nicht Bestandteil der Kohärenzsicherungsmaßnahme als Bestandteil des Verfahrens nach Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie waren und dass der Kläger eine Prüfung nach den Maßstäben des Art. 6 Abs. 2, 3 FFH-Richtlinie auch für genau diese Flächen begehrt.

Aus klägerischer Sicht kommt es auf die Differenzierung an, wie sie bereits S. 425 des Planfeststellungsbeschlusses des Landesverwaltungsamts Sachsen-Anhalt vom 18.05.2018 (Az.: 308.4.1 – 31027/A143/VKE4224) enthält:

„Bei der Maßnahme A 23.4 handelt es sich um eine komplexe Kohärenzsicherungsmaß-

nahme mit einem Gesamtumfang von ca 5.6 ha (56.501 m²), die sich in die Teilmaßnahmen A 23.4.1 bis A 23.4.5 aufgliedert (vgl. zur näheren Beschreibung der Maßnahme A 23.4: PU 12.0, Maßnahmenverzeichnis, Ausgleichsmaßnahmen [S. 78A bis S. 80A]). Die Maßnahmen A 23.4.1 (Fläche: ca 4,9 ha [49.205 m²]), A 23.4.2 (Fläche: ca 0,3 ha [3.218 m²]) und A 23.4.5 (Fläche: ca 0,1 ha [1.045 m²]) dienen der Sicherung der Kohärenz der nach der FFH-VP erheblich beeinträchtigten Lebensraumtypen 4030 (A 23.4.5), 6210 (A 23.4.1) und 8230 (A 23.4.2) (vgl. Tabelle 10 auf S. 64A der PU 12.5.4 A). Die Maßnahmen A 23.4.3 (Fläche: ca. 0,26 ha [2.639 m²]) und A 23.4.4 (Fläche: ca. 0,03 ha [395 m²]) dienen dazu, bestimmte mosaikartige **Vorkommen der prioritären Lebensraumtypen *6210 und *6240 in das Konzept der Komplexmaßnahme A 23.4 einzubeziehen**. Dies ist trotz des Umstandes erforderlich, dass die Vorkommen der prioritären Lebensraumtypen *6210 und *6240 nicht erheblich betroffen sind. **Ihre Integration in die Komplexmaßnahme dient dazu, die Funktionalität der eng miteinander zusammenhängenden und verzahnten Lebensraumkomplexe zu sichern**“.

Die vorhabensbedingt zu erwartende Beeinträchtigung der LRT *6210 und *6240 durch Stickstoffeinträge ist nicht Gegenstand der Ausführungen auf S. 427 f. unter der Überschrift „2.9.1.5.2. Eignung zur Kohärenzsicherung im Sinne des § 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG“, auf die der Beklagte auf S. 4 seiner Klageerwiderung verweist. Die Behauptung des Beklagten, dort würde für die LRT-Vorkommen, die sich in der „angenommenen Wirkzone zu erwartender betriebsbedingter Stickstoffeinträge der BAB 143“ befinden bilanzierend festgestellt, dass die Funktionsbeeinträchtigung durch Stickstoffeinträge die Eignung der Kohärenzsicherungsmaßnahme nicht in Frage stellt, trifft für die LRT *6210 und *6240 nicht zu. Wörtlich heißt es im Planfeststellungsbeschluss 2018 auf S. 427 f.:

*„Der Geeignetheit der Maßnahmen A 23.4 und A 23.5 als Kohärenzsicherungsmaßnahmen steht auch nicht entgegen, dass einige der LRT-Erweiterungsflächen im Teilgebiet bei Gimritz innerhalb der Wirkzone zu erwartender betriebsbedingter Stickstoffeinträge der geplanten A 143 und zudem im Einflussbereich einer ebenfalls Stickstoff emittierenden Ferkelzuchtanlage liegen. Zwar ist aufgrund der Nähe zur Autobahn damit zu rechnen, dass sich Funktionsbeeinträchtigungen aufgrund vorhabenbedingter Stickstoffeinträge auf den Flächen der Kohärenzsicherung für den LRT 6210 in Höhe von 761 m² und für den LRT 8230 in Höhe von 455 m² ergeben (vgl. Tabelle 11 auf S. 65A der PU 12.5.4 A). Auch muss im Einflussbereich der Ferkelzuchtanlage von einer erhöhten Hintergrundbelastung von 12 kg N/ha/a ausgegangen werden, die oberhalb der CL_{max}(N) liegt und aufgrund derer nicht ausgeschlossen werden kann, dass die dort vorkommenden Lebensräume trotz einer bestandserhaltenden LRT-Pflege mittels Schafbeweidung langfristig durch Versauerung funktional oder qualitativ beeinträchtigt werden. Andererseits sind aber aufgrund des Verhältnisses zwischen den beeinträchtigten Flächen (386 m² für den LRT 4030, 4.030 m² für den LRT 6210 und 660 m² für den LRT 8230) und den insgesamt vorgesehenen Maßnahmen zur Kohärenzsicherung (1.045 m² für den LRT 4030, 49.204 m² für den LRT 6210 und 3.218 m² für den LRT 8230, sowie ergänzende Flächen des LRT *6210 und LRT *6240) keine langfristigen Folgen des durch*

das Projekt einschließlich der Ferkelzuchtanlage verursachten Stickstoffeintrags zu besorgen. Die im Ergebnis der FFHVP verbliebenen erheblichen Beeinträchtigungen für die Lebensraumtypen 4030, 6210 und 8230 sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aufgrund der Bilanzierung als vollständig ausgeglichen anzusehen (vgl. dazu Unterlage 12.5.4 A, S. 65A).“

Die LRT *6210 und *6240 werden als ergänzende Flächen dort also erwähnt, nicht aber in die flächenmäßige Bilanzierung miteinbezogen. Für die LRT *6210 und *6240 in den Erweiterungsflächen ist eine bilanzierende Feststellung, dass die Funktionsbeeinträchtigung durch Stickstoffeinträge die Eignung der Kohärenzsicherungsmaßnahme nicht in Frage stellt, auch gar nicht möglich, da diese LRT zumindest laut FFH-VP und PFB angeblich vorhabensbedingt nicht beeinträchtigt sind und es daher gar nichts zu bilanzieren gab.

2. zur rechtlichen Würdigung

Die Behauptung des Beklagten am Beginn der Ausführungen zur rechtlichen Würdigung (S. 5), die Klagebegründung entspreche der Antragsbegründung und setze sich nicht mit den Bescheiden auseinander, vernachlässigt die zusammenfassenden Ausführungen auf S. 1 – 4 und die Ausführungen zum Ablehnungsbescheid auf S. 29 – 33 und zum Widerspruchsbescheid auf S. 33, 34 der Klagebegründung.

2.1 zu den Anträgen auf Rücknahme oder Widerruf des Planfeststellungsbeschlusses

Der Beklagte meint, eine Rücknahme sei schon ausgeschlossen, weil der vom Kläger behauptete Verstoß gegen Anforderungen des § 34 Abs. 1 und 2 BNatSchG i. V. m. Art. 6 Abs. 3 FFH-RL nicht vorliegt und zitiert ab S. 6 die Rn. 58 + 61 des Urteils des erkennenden Gerichts vom 12.6.2019, wonach die Erweiterungsflächen ausschließlich zur Kohärenzsicherung gemeldet worden seien und die Rüge erfolglos bleibe, dass die Flächen von Anfang an Bestandteil der FFH-Gebietskulisse hätten sein müsse und die Nachmeldung keine Korrektur der Meldung, sondern Folge der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Vorhaben sei. Mit dem erneuten Zitat von Rn. 61 des Urteils vom 12.6.2019 soll wohl der Eindruck verstärkt werden, die Klägerin habe sich mit der Entscheidung des erkennenden Senats nicht auseinandergesetzt. Die Ausführungen des Gerichts sind aber bereits auf S. 17 f. der Klagebegründung zitiert. Dem folgt in der Klagebegründung die Auseinandersetzung mit den Erwägungen des BVerwG und der Gebietsmeldung mit der Schlussfolgerung, dass es den Zusammenhang zwischen der Funktion der Erweiterungsflächen zur Kohärenzsicherung und dem Wegfall der Notwendigkeit einer Verträglichkeitsprüfung für den in Rede stehenden LRT *6240 nicht gibt. Dieser prioritäre LRT wird vom Gericht in Rn. 61 – anders als in Rn. 58 - auch nicht angeführt. Das erkennende Gericht hat offen gelassen, wie seine Ausführungen insbesondere im Hinblick auf den durch erhebliche Stickstoffeinträge voraussichtlich erheblich vorhabensbedingt beeinträchtigten LRT *6240, der mangels vorher festgestellter Betroffenheit nicht Bestandteil einer Bilanzierung sein kann, zu

verstehen sind. Mit der Tatsache, dass dieser LRT als solcher nicht Teil der Kohärenzmaßnahme und auch flächenmäßig nicht in die Bilanzierung einbezogen ist, setzt sich das Gericht in der Entscheidungsbegründung nicht auseinander. Die vom Beklagten auf S. 9 zitierten Ausführungen in Rn. 75 des Urteils vom 12.6.2019 führen insoweit nicht weiter. Es war und ist den Beteiligten ja bekannt, dass die FFH-VP im Änderungsverfahren keine Beeinträchtigung des LRT *6240 und damit auch insoweit nicht das Erfordernis von Kohärenzmaßnahmen festgestellt hatte. Warum bei einer den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmenden möglichen erheblichen Beeinträchtigung eines nicht als Kohärenzmaßnahme, sondern vielmehr lediglich aus sachgerecht erscheinenden naturschutzfachlichen Erwägungen im Zuge einer Kohärenzmaßnahme mit gemeldeten und gelisteten prioritären LRT von einer FFH-Verträglichkeitsprüfung abgesehen und die Prüfung auf eine – für diesen LRT dann ja gerade nicht einschlägige – Prüfung der Eignung als Kohärenzmaßnahme beschränkt werden darf, ist aus klägerischer Sicht den Urteilsgründen nicht zu entnehmen. Der Beklagte geht wohl davon aus, dass die Beeinträchtigung des LRT *6240 in den Erweiterungsflächen nicht nach den Maßstäben des Art. 6 Abs. 2, 3 FFH-RL zu prüfen ist, weil der konkrete Lebensraum ohne das Vorhaben und die mit ihm einhergehende Beeinträchtigung von LRT nicht im Zuge der Kohärenzmaßnahmen als Teil eines FFH-Gebiets gemeldet worden wäre. Nur ist dem entgegen zu halten, dass der konkreten Fläche und dem guten Erhaltungszustand des LRT dort die Unterschutzstellung keinen Vorteil bringt, wenn mit ihr die Hinnahme einer dauerhaften erheblichen Beeinträchtigung hingenommen wird. Dem konkreten LRT wird damit der Schutz, den die Unterschutzstellung bieten soll, gerade nicht gewährt. Bei Kohärenzflächen mag das hinzunehmen sein, wenn ihre Eignung als Kohärenz dadurch nicht in Frage gestellt ist. Bei im Zuge der Unterschutzstellung von Kohärenzflächen nur als Folge mit unter Schutz gestellten LRT fehlt es aber an der direkten Verknüpfung mit der zuvor in der FFH-VP festgestellten voraussichtlichen erheblichen Beeinträchtigung. Bereits in der Klagebegründung (vgl. etwa S. 32) wurde darauf hingewiesen, dass die Ausführungen aus klägerischer Sicht nicht eindeutig sind und der Kläger hier Klärungsbedarf sieht.

Auf S. 8 führt der Beklagte dann aus, der erkennende Senat habe sich zu dem Einwand einer unvollständigen FFH-Verträglichkeitsprüfung bzw. dem Vorwurf einer unvollständigen Bewältigung der durch das Vorhaben aufgeworfenen habitatschutzrechtlichen Fragestellungen bereits eindeutig und abschließend geäußert. Es sei geklärt, dass

- die Einbeziehung der Erweiterungsfläche ausschließliche Folge der habitatschutzrechtlichen Verträglichkeitsprüfung war,
- die zeitliche Abfolge hierfür unerheblich ist,
- die nachgemeldeten Flächen in der Folge nicht ihrerseits in die FFH-Verträglichkeitsprüfung einzubeziehen waren,
- sondern etwaige (vorhabenbedingte) Beeinträchtigungen der Erweiterungsflächen (lediglich) für die Beurteilung der Geeignetheit zur Kohärenzsicherung der Flächen relevant sind und dass
- dies im Änderungs- und Ergänzungsbeschluss vom 20.03.2018 auch ausreichend geprüft wurde.

Eigentlich sei dem nichts hinzuzufügen.

Insgesamt vermag der Beklagte nicht zu erkennen, dass der Kläger mit dieser Klage etwas klären will, was nicht bereits geklärt wurde. Das dürfte darauf zurückzuführen sein, dass die wesentlichen Ausführungen des Klägers dazu, welchen Klärungsbedarf er hier sieht, ebensowenig gewürdigt werden, wie wesentlicher Tatsachenvortrag und die Auseinandersetzung mit dem Urteil des erkennenden Gerichts vom 12.6.2019 und den Bescheiden des Beklagten. So stellt der Kläger entgegen der Darstellung auf S. 8 der Klageerwiderung gerade nicht darauf ab, ob das Urteil vom 12.6.2019 falsch ist und kann es daher – ebenfalls entgegen der Ausführungen des Beklagten – auch gar nicht darauf ankommen, ob dem mit neuem Tatsachenvortrag oder wesentlich anderen rechtlichen Erwägungen entgegen getreten wird. Auch fordert der Kläger nicht – wie es der Beklagte falsch darstellt (S. 8) die Prüfung, ob die Erweiterungsflächen für den beabsichtigten naturschutzrechtlichen Ausgleich geeignet sind und übersieht auch ausweislich des bereits angeführten Zitats von Rn. 61 der Entscheidung des erkennenden Gerichts vom 12.6.2019 keinesfalls, was dort ausgeführt wurde. Falsch ist auch die Annahme, dass der Kläger für die Beurteilung der Geeignetheit wiederum eine den Anforderungen des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL genügende Verträglichkeitsprüfung verlangt und die auf die falsche Annahme gestützte Behauptung, der Kläger setzt sich damit in Widerspruch zu der eindeutigen Aussage des erkennenden Senats, dass sich aus der Einbeziehung der Erweiterungsflächen gerade nicht die Pflicht ergibt, die nachgemeldeten Flächen in die FFH-Verträglichkeitsprüfung des Vorhabens einzubeziehen. Auch geht der Kläger von keiner Beeinträchtigung der Eignung der prioritären LRT *6210 und *6240 zum naturschutzrechtlichen Ausgleich aus, weil ihm ebenso wie dem Beklagten bewusst ist, dass es sich um keine für einen Ausgleich herangezogenen Flächen handelt.

Dem Kläger geht es mit seinem hier weiter verfolgten Antrag um eine Klärung, wie in einem Fall wie dem vorliegenden die festgestellte mögliche Beeinträchtigung prioritärer Lebensraumtypen in einem gemeldeten und gelisteten FFH-Gebiet nach dem Maßstab des Art. 6 der FFH-Richtlinie geprüft wird, bevor die (zusätzliche) Beeinträchtigung tatsächlich auftritt. Soweit der Prüfung der Planfeststellungsbeschluss entgegensteht, muss er zurückgenommen oder widerrufen werden.

Die Rücknahme ist nach § 48 Abs. 1 VwVfG Ermessensentscheidung, die – von den hier nicht vorliegenden Fällen des Abs. 2 abgesehen – keinen besonderen Voraussetzungen unterliegt. Das Rücknahmeermessen ist aus hiesiger Sicht wegen Verstoßes gegen zwingendes europäisches Recht reduziert. Der Kläger hatte in der Antragsbegründung dargestellt, dass und warum er der Auffassung ist, dass der Planfeststellungsbeschluss wegen Verstoßes gegen Art. 6 FFH-Richtlinie, § 34 BNatSchG rechtswidrig ist. Auf die Ausführungen auf S. 29 bis 31 der Klagebegründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

Soweit der Beklagte Ausführungen zu dem hier insbesondere geltend gemachten Widerrufsgrund des § 49 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 VwVfG vermisst, sei auf die Ausführungen auf S. 3 f. und 31 bis 33 der Klagebegründung verwiesen, in denen ein schwerwiegender Verstoß gegen EU-Recht (Art. 6 Abs. 2, 3 FFH-RL) geltend gemacht wird.

Die Ausführungen des Beklagten zur Ermessensausübung verkennen zum einen das Ausmaß zu erwartender Beeinträchtigung der betroffenen Schutzflächen, die entgegen der Annahme des Beklagten (S. 14) weder lediglich ein verfahrensrechtlicher Vorwurf noch lediglich Einträge extrem niedriger Intensität, vielmehr eine naturschutzfachlich als Verlust zu bewertende Beeinträchtigung, die noch dazu mit Mitteln des Gebietsmanagement nicht zu bewältigen ist, weil es ein solches für die Flächen auf absehbare Zeit nicht gibt. Es ist auch nicht vorgetragen oder erkennbar, dass Beklagter oder Beigeladene eine Bewältigung der deutlich zu hohen Stickstoffeinträge durch Mittel des Gebietsmanagements gefördert und/oder gefordert hätten. Vertrauensschutzerwägungen kann nicht das vom Beklagten ihnen beigemessene Gewicht zukommen. Dieses Verfahren läuft seit 2023. Der Kläger und sein Landes-, wie auch Bundesverband und die Bürgerinitiative Saaletal haben auch in den Jahren zuvor wiederholt deutlich gemacht, dass sie insbesondere die hier gerügte FFH-Prüfpraxis nicht hinnehmen wollen, haben u.a. eine Beschwerde bei der EU-Kommission eingereicht, über die auch öffentlich berichtet wurde.

- vgl. dazu etwa <https://dubisthalle.de/unter-anderem-wegen-a143-buergerinitiative-saaletal-und-nabu-deutschland-reichen-eu-beschwerde-in-bruessel-gegen-die-bundesrepublik-deutschland-ein> -

Beginnend mit

„Selbst wenn man mit dem BVerwG davon ausgeht, dass die mögliche Beeinträchtigung von Kohärenzflächen in einem solchen Fall nicht mehr zu prüfen ist, trifft das auf die hier in Rede stehenden prioritären LRT nicht zu, da sie nicht Bestandteil der Kohärenzflächen sind.“

wird auf S. 18 f der Klagebegründung näher dargelegt, warum die prioritären LRT *6120 und *6240 nicht der angenommenen Freistellung von der Prüfung der FFH-Verträglichkeit als Kohärenzmaßnahme unterliegen.

Der prioritäre LRT *6240 wird durch eine bereits hohe Hintergrundbelastung nicht zuletzt durch die nahegelegene Ferkelzuchtanlage und eine autobahnbetriebsbedingte Zusatzbelastung absehbar erheblich beeinträchtigt. Die Beeinträchtigung ist bei einem fachgerecht mit 8,1 ermittelten CL und einer berechneten Belastung über 15 ganz erheblich und gefährdet den Bestand des LRT. Die Beeinträchtigung des LRT *6210 mit einer Vorbelastung von 12 und einer Zusatzbelastung von 0,8 entspricht einem Totalverlust (S. 27 Klagebegründung). Der prioritäre LRT *6210 ist bei deutlich höherer Empfindlichkeit (CL 5,1) und einer Hintergrundbelastung von 12 und Zusatzbelastung von 0,6 ebenfalls als Verlust zu werten. Vergleichbares gilt für den prioritären LRT *6240 bei einer Hintergrundbelastung von 12, einer lokalen zusätzlichen Vorbelastung zwischen 1 und 13 und einer vorhabensbedingten Zusatzbelastung von 0,7 (Klagebegründung S. 28). Schließlich ist der LRT 8230 im Nahbereich der Trasse mit einem CL von 7, einer Hintergrundbelastung von 12 und einer Zusatzbelastung von 0,6 erheblich bedroht (S. 29). Wie die BG-Vertreter bei diesen Belastungen zu der Schlussfolgerung gelangen, es drohten keine besonders empfindlichen Beeinträchtigungen, erschließt sich nicht.

Das FFH-Recht lässt die dauerhafte erhebliche Beeinträchtigung geschützter LRT nicht zu. Lässt das deutsche Planfeststellungsrecht das im Zulassungsverfahren zu, so hat es damit FFH-rechtlich gerade nicht sein Bewenden. Das gilt auch dann, wenn die Verträglichkeit zulässigerweise nicht im Zulassungsverfahren geprüft wurde – ein Fall, den die FFH-RL nicht kennt, der hier aber von der zuständigen Behörde unter Berufung auf die Rechtsprechung des erkennenden Gerichts angenommen wird. Da es aufgrund des Projekts zu Auswirkungen auf einen prioritären Lebensraumtyp in einem ausgewiesenen FFH-Gebiet kommt, steht Art. 6 Abs. 2 FFH-RL jedenfalls der Inbetriebnahme des Projekts entgegen, wenn durch dessen Betrieb der Stickstoffeintrag zu einer Verschlechterung der geschützten Lebensräume führen kann (vgl. Klagebegründung S. 22).

Wie auf S. 23, 24 der Klagebegründung ausgeführt, zieht die klagende Umweltvereinigung aus der Herzmuschelfischereientscheidung des EuGH und den Schlussanträgen der Generalanwältin in dem Verfahren andere Schlüsse für die Anwendung von Art. 6 Abs. 2 FFH-Richtlinie in Fällen wie dem vorliegenden als die anderen Beteiligten. Darauf gehen Beklagten-, wie auch Beigeladenenvertreter nicht näher ein.

Der Vorwurf des Beklagten auf S. 17, der Kläger habe sich insbesondere mit der Verhältnismäßigkeitserwägung, dass nur betriebsbedingte Beeinträchtigungen befürchtet werden, nicht auseinandergesetzt, verkennt den Vortrag des Klägers zur Schwere der zu erwartenden Beeinträchtigung der betroffenen LRT. Der Kläger geht davon aus, dass die Belastungen zu einem Totalverlust führen. Er geht angesichts der hohen Bedeutung des Erhalts schützenswerter LRT vor dem Hintergrund eines dramatisch fortschreitenden Verlusts an Biodiversität davon aus, dass die zur Vermeidung erforderlichen Maßnahmen verhältnismäßig sind. Vereinfacht und zugespitzt: Unzweifelhaft kann die Bevölkerung Deutschlands ohne diese Autobahn leben und ebenso unzweifelhaft in evtl. gar nicht so ferner Zukunft bei fortschreitendem Biodiversitätsverlust nicht mehr.

- zur Bedeutung der Biodiversität als Lebensgrundlage der Menschheit etwa <https://www.bmz.de/de/themen/biodiversitaet> -

Das ersetzt keine Prüfung und Ermessensausübung im Einzelfall. Indem der Beklagte die grundlegende Erkenntnis der essentiellen Bedeutung des Biotopschutzes in seine Ermessens-/Verhältnismäßigkeitserwägungen nicht einstellt, ermittelt und gewichtet er aber die betroffenen Belange falsch.

II. Zur Klageerwiderung der Beigeladenen

Der Vortrag der Beigeladenen deckt sich in weiten Teilen mit dem Vortrag des Beklagten. Insofern wird darauf hier nicht erneut eingegangen.

Die Beigeladene meint, die Klage sei unzulässig. Dem Kläger fehle das Rechtsschutzbedürfnis; jedenfalls sei sein Klagerecht verwirkt. Zu diesen einführenden Behauptungen fehlt dann aber jede weitere Darlegung. Am Ende behauptet die Beigeladene dann eine Rechtskrafterstreckung des Urteils in einem Verfahren, an dem der Kläger nicht beteiligt war, auf den Kläger, ohne diesen nicht unbedingt nahe liegenden Gedanken rechtlich weiter auszuführen.

Aus klägerischer Sicht geht der Vortrag am Klagebegehren vorbei, dass darauf gerichtet ist, den Beklagten zum Schutz einzelner geschützter Lebensraumtypen vor den Auswirkungen des Vorhabens zu bewahren, mit dessen Bau – wie die Beigeladene ausführt – in weiten Teilen begonnen ist.

Soweit die Beigeladene dann zur Begründetheit der Klage meint, der Kläger sei seiner Darlegungslast hinsichtlich der erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets nicht nachgekommen (S. 13 f.), versäumt sie zu erwähnen, was genau sie vermisst. Der Kläger hat dargelegt, dass nach den eigenen Unterlagen der Beigeladenen in zwei stickstoffempfindlichen prioritären LRT in einem FFH-Gebiet mit erheblichem vorhabensbedingtem Zusatzeintrag von Stickstoff zu rechnen ist bei bereits durch die Vorbelastung überschrittenem Critical Load. Folge in der naturschutzfachlichen Bewertung ist – wie gerade ausgeführt – der Totalverlust der LRT. Diese erhebliche Beeinträchtigung von prioritären Lebensraumtypen wurde aber nicht im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung nach Art. 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie bewertet, sondern im Rahmen der Prüfung, ob die erheblichen Stickstoffeinträge in die benachbarten stickstoffempfindlichen als Kohärenzmaßnahme festgelegten Lebensraumtypen deren Eignung als Kohärenzmaßnahme in Frage stellen. Der Kläger hat dargelegt, dass das mit der Rechtsprechung des EuGH nicht zu vereinbaren ist, die die Verträglichkeitsprüfung nach der Habitatrichtlinie fordert, wenn ein Projekt zur Beeinträchtigung von Lebensraumtypen in einem FFH-Gebiet führen kann, wie es hier der Fall ist.

Dagegen verweist die Beigeladene auch für ihre Auffassung auf die Rechtsprechung des EuGH. Auf S. 19 führt sie aus:

„Die Anwendung von Art. 6 Abs. 2 FFH-RL auch auf Projekte ist nach der beschriebenen Systematik grundsätzlich nicht vorgesehen. Wenn bei einer unter Beachtung der Vorgaben des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL erteilten Genehmigung bereits festgestellt wurde, dass nachteilige Auswirkungen eines Projekts das Schutzgebiet nicht erheblich beeinträchtigen, sind diese auch nicht geeignet, Verschlechterungen im Sinne des Absatzes 2 hervorzurufen. Ebenso fallen nach einer ordnungsgemäßen Anwendung der Ausnahmvorschrift des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL die Auswirkungen der entsprechend genehmigten Tätigkeit nicht mehr unter Art. 6 Abs. 2 FFH-RL. Denn wird die erhebliche Beeinträchtigung eines Schutzgebiets rechtmäßigerweise durch die Ausnahmeerteilung

in Kauf genommen, wäre es widersprüchlich, wenn eben diese Beeinträchtigung die Schutzpflicht gemäß Art. 6 Abs. 2 FFH-RL auslösen könnte.

- vgl. EuGH, Urteil vom 14. Januar 2016 – C-399/14 (Waldschlößchenbrücke), juris Rn. 55; Urteil vom 24. November 2011 – C-404/09 (Alto Sil), juris Rn. 154; Urteil vom 7. September 2004 – C-127/02 (Herzmuschelfischerei), juris Rn. 36 –,

Die Argumentation trifft aber auf den vorliegenden Fall nicht zu.

Die Erwägung

„Wenn bei einer unter Beachtung der Vorgaben des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL erteilten Genehmigung bereits festgestellt wurde, dass nachteilige Auswirkungen eines Projekts das Schutzgebiet nicht erheblich beeinträchtigen, sind diese auch nicht geeignet, Verschlechterungen im Sinne des Absatzes 2 hervorzurufen.“

trifft den vorliegenden Fall nicht, weil es keine Verträglichkeitsprüfung unter Beachtung der Vorgaben des Art. 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie gibt, in der eine mögliche Beeinträchtigung der hier streitgegenständlichen prioritären LRT durch erhebliche vorhabensbedingte Stickstoffeinträge geprüft wurde. Das sieht auch die Beigeladene und trägt dementsprechend die weitere Erwägung vor

„Ebenso fallen nach einer ordnungsgemäßen Anwendung der Ausnahmvorschrift des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL die Auswirkungen der entsprechend genehmigten Tätigkeit nicht mehr unter Art. 6 Abs. 2 FFH-RL. Denn wird die erhebliche Beeinträchtigung eines Schutzgebiets rechtmäßigerweise durch die Ausnahmeerteilung in Kauf genommen, wäre es widersprüchlich, wenn eben diese Beeinträchtigung die Schutzpflicht gemäß Art. 6 Abs. 2 FFH-RL auslösen könnte.“

Auch diese Wertung trifft allerdings den vorliegenden Fall nicht. Es ist nach klägerischer Auffassung schon unzutreffend, die ordnungsgemäße Anwendung der Ausnahmvorschrift des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL im vorliegenden Fall zugrunde zu legen. Die streitgegenständliche erhebliche Beeinträchtigung der prioritären LRT im nachgemeldeten FFH-Gebiet durch vorhabensbedingte Stickstoffeinträge ist gerade nicht Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung und der Anwendung der Ausnahmvorschrift des Art. 6 Abs.4 gewesen, wie sich ohne weiteres aus der fehlenden Erwähnung der durch vorhabensbedingte Stickstoffeinträge künftig erheblich beeinträchtigten prioritären LRT im Erweiterungsgebiet in der FFH-VP ergibt. Die Auswirkungen einer unter Anwendung der Ausnahmvorschrift des Art. 6 Abs. 4 der Habitatrichtlinie genehmigten Tätigkeit unterfallen allenfalls dann und nur insoweit nicht mehr den Anforderungen des Art. 6 Abs. 2, als genau diese jeweiligen Auswirkungen Gegenstand der FFH-VP und der Ausnahmeprüfung waren.

Da die hier streitgegenständlichen erheblichen negativen Auswirkungen auf prioritäre LRT aber nicht Prüfgegenstand waren, ist die Anwendung von Art. 6 Abs. 2 und Abs. 3 der Habitatrichtlinie auf sie nicht ausgeschlossen, sondern umgekehrt vielmehr rechtlich geboten.

Wenn die erhebliche Beeinträchtigung der streitgegenständlichen FFH-LRT nicht in der FFH-VP und der Ausnahmeprüfung vorkommt, kann sie aber auch nicht

„rechtmäßigerweise durch die Ausnahmeerteilung in Kauf genommen“ werden,

wie es die Beigeladene formuliert hat.

Die von der Beigeladenen angeführten Entscheidungen des EuGH tragen die von der Beigeladenen gezogenen Schlussfolgerungen ebenfalls nicht.

In der Waldschlößchenbrücken-Entscheidung findet sich unter der von der Beigeladenen angeführten Rn.55 folgende Formulierung:

„Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs nicht auszuschließen ist, dass ein Mitgliedstaat entsprechend der in Art. 6 Abs. 4 der Habitatrichtlinie vorgesehenen Ausnahmeregelung zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geltend macht und – sofern die in dieser Bestimmung vorgesehenen Voraussetzungen im Wesentlichen erfüllt sind – einen Plan oder ein Projekt genehmigen kann, der bzw. das ansonsten nach Abs. 2 dieses Artikels als verboten hätte angesehen werden können (vgl. in diesem Sinne Urteil Kommission/Spanien, C-404/09, EU:C:2011:768, Rn. 156).“

- EuGH, Urteil vom 14. Januar 2016 – C-399/14 –, Rn. 55, juris -

Erkennbar geht der EuGH hier davon aus, dass unter Anwendung von Art. 6 Abs. 4 FFH-RL ein Vorhaben genehmigt wurde, das zu erheblichen Beeinträchtigungen eines FFH-Gebiets führen kann. Das entspricht der rechtlichen Vorgabe des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL. Eine Äußerung zu der im vorliegenden Fall in Rede stehenden Konstellation, in der FFH-VP und Ausnahmeprüfung die streitgegenständlichen Auswirkungen nicht geprüft haben, sondern lediglich die Eignung der (zu der die streitgegenständlichen Flächen nicht zählen) geprüft wurde, ist erkennbar nicht Gegenstand der zitierten Passagen.

In der von der Beigeladenen angeführten Passage der Alto Sil Entscheidung des EuGH heißt es:

„Ein solcher Grund kann nämlich von einem Mitgliedstaat in dem nach Art. 6 Abs. 4 der Habitatrichtlinie vorgesehenen Verfahren geltend gemacht werden. Sind die Voraussetzungen dieser Vorschrift erfüllt, kann deren Anwendung zur Folge haben, dass Tätigkeiten genehmigt werden, die, wie bereits in Randnr. 122 des vorliegenden Urteils

erwähnt, nicht mehr unter Art. 6 Abs. 2 dieser Richtlinie fallen können.“

- EuGH, Urteil vom 24.11.2011 – C-404/09 – Rn. 154 -

Auch hier stellt der EuGH lediglich fest, dass das, was nach Art. 6 Abs. 4 als Ausnahme genehmigt wurde, später nicht mehr den Anforderungen des Art. 6 Abs. 2 FFH-RL unterliegt.

Aussagekräftiger für den vorliegenden Fall ist, was der EuGH in den nachfolgenden Rn. 156 ff prüft und feststellt:

„156 Bezüglich dieser Projekte ist nicht auszuschließen, dass ein Mitgliedstaat entsprechend der in Art. 6 Abs. 4 der Habitatrichtlinie vorgesehenen Ausnahmeregelung in einem national-rechtlichen Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung eines dem Interesse an der Erhaltung eines Gebiets möglicherweise erheblich zuwiderlaufenden Plans oder Projekts einen Grund des öffentlichen Interesses geltend macht und – sofern die nach dieser Bestimmung vorgesehenen Voraussetzungen im Wesentlichen erfüllt sind – eine Tätigkeit genehmigen kann, die anschließend nicht mehr nach Art. 6 Abs. 2 der Richtlinie verboten wäre.

157 Um jedoch prüfen zu können, ob die Voraussetzungen nach Art. 6 Abs. 4 der Habitatrichtlinie erfüllt sind, sind zuvor, wie bereits in Randnr. 109 des vorliegenden Urteils festgestellt, die Auswirkungen des Plans oder des Projekts nach Art. 6 Abs. 3 dieser Richtlinie zu prüfen.

158 Aus den Akten ergibt sich, dass bei der im Rahmen des nationalrechtlichen Genehmigungsverfahrens durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung der Projekte „Feixolín“ und „Fonfría“ die erheblichen Störungen, die von diesen Projekten für das Auerhuhn ausgehen können und die in den Randnrn. 131, 145 und 148 des vorliegenden Urteils festgestellt worden sind, nicht geprüft werden konnten, weil das Königreich Spanien nicht auf sie hingewiesen hatte und sogar ihr Vorliegen bestritten hat, auch noch im Verfahren vor dem Gerichtshof.

159 Unter diesen Umständen konnte offenbar im Rahmen des nationalrechtlichen Genehmigungsverfahrens das Vorliegen der nach Art. 6 Abs. 4 der Habitatrichtlinie vorgesehenen Voraussetzungen nicht geprüft werden.“

Die Grundaussage ist, dass das, was nicht in der FFH-VP geprüft wurde, nicht Gegenstand der Ausnahmeprüfung nach Art. 6 Abs. 4 der Habitatrichtlinie sein konnte. Daraus schlussfolgert der EuGH, dass die Rechtsfolge der Unanwendbarkeit von Art. 6 Abs. 2 nach Ausnahmeprüfung auf solche Beeinträchtigungen nicht anwendbar ist, die nicht Gegenstand der FFH-VP waren. Eine Prüfung, ob Kohärenzflächen wegen hoher vorhabensbedingter Stickstoffeinträge noch geeignet sind, ersetzt gerade nicht die FFH-VP – schon gar nicht für Flächen, die gar keine Kohärenzflächen sind.

In der ebenfalls von der Beigeladenen angeführten deutlich früheren Herzmuschelfischerei-Entscheidung ist das nicht problematisiert.

Der Kläger geht davon aus, dass die streitgegenständlichen durch die vorhabenbedingten hohen Stickstoffeinträge künftig erheblich (zusätzlich) beeinträchtigten LRT als LRT eines FFH-Gebiets geschützt sind.

Gem. § 32 BNatSchG benennen die Mitgliedsländer die Natura-2000-Gebiete gegenüber der Kommission. Dies ergibt sich auch aus Art. 4 Abs. 1 der FFH-RL. Gem. Art. 4 Abs. 2 erstellt die Kommission eine Gebietsliste, die dann zur nationalrechtlichen Unterschutzstellung führt (§ 32 Abs. 2 BNatSchG). Art. 4 Abs. 5 der FFH-RL gibt vor, dass ein Gebiet den Bestimmungen des Art. 6 Abs. 2, 3 und 4 unterliegt, sobald es in die Liste des Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 3 aufgenommen ist.

Das FFH-Gebiet "Porphyrkuppenlandschaft nordwestlich Halle" ist Bestandteil der 10. aktualisierten Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung in der kontinentalen biogeografischen Region (Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2334 der Kommission vom 9.12.2016, Amtsblatt vom 23.12.2016, L 353/324 ff., S. 393). Das Gebiet wird dort mit der aktualisierten Größe von 818,6 ha angegeben. Diese Größe von 818,6 ha erfasst die Erweiterung, die in der Aktualisierung des Standarddatenbogens im Juni 2016 enthalten ist. Zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses in der Fassung des Änderungs- und Ergänzungsbeschlusses war das Gebiet daher in der 10. Kontinentalen Liste der Kommission enthalten und veröffentlicht, so dass gemäß § 4 Abs. 5 der FFH-RL die Vorgaben für die Verträglichkeitsprüfung nach Art. 6 Abs. 2 bis 4 der FFH-RL anzuwenden sind.

- Zum vollen Schutzstatus eines FFH-Gebietes ab der Benennung in der Kommissionsliste gem. Art. 4 Abs. 5 der FFH-RL siehe EuGH, 13.1.2005, C-117/03, Rz. 25; EuGH, 14.9.2006, C-244/05, Rz. 35 und BVerwG, 28.4.2016, 9A 9/15, RZ.101 -

Der Managementplan für das FFH-Gebiet "Porphyrkuppenlandschaft nordwestlich Halle" des Landesamtes für Umweltschutz Sachsen-Anhalt datiert aus Dezember 2015. Diesem Managementplan liegt eine Gesamtgebietsgröße von 675 ha zugrunde (siehe Ziff. 2.1.1, Lage und Abgrenzung, S. 13 Managementplan). Wie der Abb. 1 auf S. 13 zu entnehmen ist, waren die hier streitgegenständlichen Erweiterungsflächen zwischen Gimritz und Görbitz in der damaligen Abgrenzung des FFH-Gebietes noch nicht enthalten. Diese Flächen sind durch die Nachmeldung 2015 in dem auch in der Kabinettsvorlage genannten Listenverfahren nachgemeldet worden und wurden mit dem Durchführungsbeschluss aus Dezember 2016 bestätigt.

Die Flächen wurden aber bis heute – 6 Jahre nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses - weder in einer FFH-Verträglichkeitsprüfung berücksichtigt, noch im Managementplan. Die Autobahn soll nach den Angaben der Beigeladenen in absehbarer Zeit fertig und der Betrieb

eröffnet sein. Weder eine Prüfung noch eine Bewältigung der die LRT erheblich beeinträchtigenden zusätzlichen Stickstoffeinträge aus dem künftigen Verkehr auf der Autobahn ist von der Beigeladenen, dem Beklagten oder den zuständigen Landesbehörden beabsichtigt.

Auf S. 25 führt die Beigeladene aus, eine Einbeziehung in die Verträglichkeitsprüfung nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL scheide aus, weil die Einbeziehung der Erweiterungsflächen in das FFH-Gebiet gerade Folge der Verträglichkeitsprüfung ist und im Rahmen der Prüfung des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL erfolgt, die sich an die (abgeschlossene) Prüfung nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL anschließt.

Im Hinblick auf Art. 6 Abs. 2 FFH-RL folge daraus, dass die zur Kohärenzsicherung in das FFH-Gebiet aufgenommenen Flächen aufgrund der engen Verbindung mit dem Vorhaben von vorneherein mit den vorhabenbezogenen Auswirkungen gewissermaßen „belastet“ sind. Planmäßige Auswirkungen des Vorhabens auf die Kohärenzsicherungsflächen können daher per se nicht zu einer Verschlechterung im Sinne des Art. 6 Abs. 2 FFH-RL führen, sondern prägen vielmehr den Ausgangszustand der Kohärenzsicherungsflächen mit. Einem Vorhaben, das die Unterschutzstellung bestimmter Flächen erst veranlasst und ermöglicht, könne der Schutzstatus gerade dieser Flächen nicht entgegengehalten werden.

Diese von zur Kohärenzsicherung in das FFH-Gebiet ausgehenden Erwägungen tragen die Schlussfolgerung im letztgenannten Satz aber nicht für Flächen, die nicht zur Kohärenzsicherung, sondern lediglich aus Anlass der Kohärenzsicherung jedoch aus naturschutzfachlichen Gründen einbezogen wurden. Eine im Ergebnis als weitgehender oder Totalverlust zu wertende Beeinträchtigung konterkariert die naturschutzfachliche Begründung der Unterschutzstellung.

Der Behauptung der Beigeladenen auf S. 31 ff., es wäre infolge des Autobahnbaus keine Verschlechterung der FFH-Lebensräume auf den Erweiterungsflächen zu erwarten, ist entschieden zu widersprechen. Danach solle das Vorhaben sogar zu einer Verbesserung des Erhaltungszustandes der betroffenen LRT-Vorkommen führen, und zwar infolge der vorgesehenen Kohärenzsicherungsmaßnahmen, hier konkret: durch die vorgesehene Beweidung der Flächen mit Schafen sowie durch die mit der Umwandlung in Grünland verbundene Aufgabe der Düngung auf benachbarten Ackerflächen.

Von den genannten Maßnahmen sind zwar tatsächlich positive Auswirkungen auf die streitgegenständlichen LRT-Vorkommen zu erwarten, sie sind aber als Teil des regulären FFH-Managements zu betrachten, das im Sinne von Art. 6 (2) der FFH-Richtlinie zur Erhaltung dieser FFH-Lebensräume ohnehin erforderlich ist. Dass diese Maßnahmen erst im Zuge der Autobahnplanung für die hier in Rede stehenden LRT-Flächen konkret geplant wurden, ändert nichts daran, dass für ihre Durchführung bereits unabhängig von der Autobahnplanung eine Verpflichtung nach Art. 6 (2) FFH-RL besteht.

Formal ist die Verpflichtung für ein geeignetes FFH-Management mit der Gebietserweiterung (spätestens mit Aufnahme in die EU-Liste im Jahr 2016) anerkannt worden.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Managementplan für das FFH-Gebiet „Porphyrkuppenlandschaft nordwestlich Halle“ bereits im Jahr 2015 fertig gestellt wurde, also vor der im Jahr 2016 erfolgten Gebietserweiterung. Die (damals noch in Planung befindliche) Gebietserweiterung wird im Managementplan lediglich nachrichtlich erwähnt, die Erweiterungsflächen werden darin aber nicht bearbeitet, und insbesondere wird im Managementplan für die Erweiterungsflächen auch keine Maßnahmeplanung erstellt. Für die Beurteilung, welche konkreten Managementmaßnahmen im Sinne von Artikel 6 Abs. 1 und 2 auf den Erweiterungsflächen ohnehin durchgeführt werden müssen, kann daher in diesem Fall nicht auf den vorhandenen FFH-Managementplan zurückgegriffen werden. Maßgebend für die Notwendigkeit der Managementmaßnahmen sind somit unmittelbar die in der Natura-2000-Verordnung des Landes Sachsen-Anhalt festgelegten Erhaltungsziele des FFH-Gebietes. Aus Gründen des Gebietschutzes „sowieso“ geboten sind mithin alle Maßnahmen, die für Erhaltung oder die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der auf den Erweiterungsflächen vorhandenen FFH-Lebensräume erforderlich sind.

Für die hier vorhandenen FFH-LRT 6210, *6210, *6240 und 8230 sind daher sowohl die vorgesehene Beweidung als auch der Düngeverzicht auf den benachbarten Ackerflächen als Teile des gebietsschutzrechtlich gebotenen FFH-Managements anzusehen. Beide Maßnahmen sind für die Erhaltung (bzw. z.T. Wiederherstellung) eines günstigen Erhaltungszustandes der o.g. LRT „sowieso“, also auch unabhängig von der A 143, erforderlich. Sachlich ergibt sich die Notwendigkeit dieser Maßnahmen aus der Art und Qualität und dem Entwicklungszustand der betroffenen FFH-Lebensräume. Eine regelmäßige Beweidung mit Schafen/ Ziegen stellt die reguläre notwendige Erhaltungspflege dieser Offenland-LRT dar, welche für die dauerhafte Erhaltung dieser nutzungsabhängigen Lebensräume generell zwingend erforderlich ist. Da es sich außerdem sämtlich um nährstoffarme und gegenüber Nährstoffeinträgen äußerst empfindliche Lebensräume handelt, sind auch übermäßige Nährstoffeinträge schon im Rahmen des regulären FFH-Managements zu vermeiden bzw. zu unterbinden. Insofern besteht auch für die Einschränkung der Nährstoffeinträge aus der Düngung benachbarter Ackerflächen bereits eine Verpflichtung im Rahmen des regulären FFH-Managements. Daraus erfolgt die Notwendigkeit für einen Düngeverzicht/ ein Düngeverbot mindestens in einem ausreichend breiten Pufferstreifen um die FFH-Lebensräume, der einen übermäßigen Nährstoffeintrag aus der Ackerdüngung in die LRT wirksam verhindert. Für die hier in Rede stehenden konkreten LRT-Flächen in den FFH-Erweiterungsflächen bei Gimritz besteht für diese FFH-Managementmaßnahmen eine besondere Dringlichkeit, weil sie aufgrund langjähriger Brache und langjähriger übermäßiger Nährstoffeinträge bereits deutliche Anzeichen der Eutrophierung und Ruderalisierung aufweisen. Teile dieser LRT befinden sich daher schon jetzt in einem ungünstigen Erhaltungszustand, bei weiterhin ungünstiger Entwicklungstendenz, die ohne geeignete Gegenmaßnahmen (nämlich: Beweidung + Düngeverzicht, s.o.) mit hoher Wahrscheinlichkeit bis zum LRT-Verlust führen würde. Am deutlichsten und am weitesten fortgeschritten sind diese Eutrophierungs- und Ruderalisierungstendenzen auf den besonders kleinen Porphyrkuppen und in den Randbereichen der größeren Kuppen, also genau auf denjenigen LRT-Flächen, die am stärksten den Randeinflüssen der benachbarten Ackerflächen (und damit den Nährstoffeinträgen aus Ackerdüngung)

ausgesetzt sind.

In der Klageerwiderung der Beigeladenen wird unter Verweis auf das Urteil des BVerwG vom 12. Juni 2019 (9 A 2/18, juris Rn. 94 ff.) bestritten, dass es sich bei der Beweidung und dem Düngeverzicht auf den Erweiterungsflächen um „sowieso“ erforderliche Managementmaßnahmen im Sinne von Art. 6 Abs. 1 oder 2 FFH-RL handelt. Die betreffenden Ausführungen des BVerwG (9 A 2/18, juris Rn. 94 ff.) beziehen sich jedoch einerseits nicht auf die Beweidung, sondern lediglich auf den Düngeverzicht. Außerdem werden dort vom BVerwG keine Kompensationsmaßnahmen bewertet, sondern die Schadensbegrenzungsmaßnahmen, welche innerhalb der ursprünglichen Grenzen des FFH-Gebietes geplant sind, für welches bereits ein FFH-Managementplan vorliegt. Und die Aussage des BVerwG in 9 A 2/18, juris Rn. 94, wonach der als Schadensbegrenzungsmaßnahme vorgesehene Düngeverzicht keine „sowieso“ zwingend gebotene Erhaltungsmaßnahme nach Art. 6 Abs. 1 oder 2 FFH-RL darstelle, wird im Anschluss mit den Festlegungen des FFH-Managementplans begründet. Dabei führt das BVerwG zunächst aus, dass für die Abgrenzung zwischen ohnehin erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen und überobligatorischen Schadensbegrenzungsmaßnahmen der vorliegende FFH-Managementplan zugrunde gelegt werden kann und begründet seine Bewertung weiterhin damit, dass eine Umwandlung von Acker in Grünland (und der damit verbundene Düngeverzicht) auf den betreffenden zur Schadensbegrenzung vorgesehenen Teilflächen vom Managementplan lediglich empfohlen aber nicht verbindlich festgelegt werde. Diese Begründung des BVerwG zur Abgrenzung zwischen „sowieso“ erforderlichen FFH-Managementmaßnahmen nach Art. 6 Abs. 1 oder 2 FFH-RL und zusätzlichen (überobligatorischen) Maßnahmen ist auf die hier streitgegenständlichen Erweiterungsflächen nicht übertragbar, weil für diese Flächen noch kein FFH-Managementplan existiert. Zur Abgrenzung zwischen „Sowieso“-Maßnahmen und zusätzlichen Maßnahmen können somit nur naturschutzfachliche Kriterien herangezogen werden (s.o.).

Weiterhin wird in der Klageerwiderung der Beigeladenen (S. 33 ff. sowie S. 45 ff.) behauptet, die weitere Entwicklung der Autoflotte lasse eine erhebliche Verringerung der Stickstoffemissionen der Autobahn im Vergleich zur Prognose für das Jahr 2025 erwarten, die der Planfeststellung zugrunde lag. Angeblich solle die betriebsbedingte Stickstoffbelastung der LRT 6210 und LRT 8230 im Jahr 2028 nur knapp über dem Abschneidekriterium von 0,3 kg N/ha/a liegen und bereits ab dem Jahr 2030 weiter auf 0,3 kg N/ha/a sinken. Diese Behauptung ist bereits wenig glaubhaft, weil vorgetragen wird, sie beruhe auf einer „Abschätzung“ der Fachgutachter der Beigeladenen, weder diese „Abschätzung“ noch sonst irgendeine nachvollziehbare Darlegung von den nicht näher benannten Fachgutachtern vorgelegt wird. Es ist davon auszugehen, dass es eine Abschätzung, die nicht mit Offenlegung der die Abschätzung treffenden Person vorgelegt wird, tatsächlich nicht gibt. Wenn dann auch noch keine nachvollziehbaren Angaben zu Quellen, Inhalt und Ergebnis der behaupteten Abschätzung vorgelegt werden, ist der Vortrag nicht ansatzweise substantiiert und nicht verwertbar.

Für eine nachvollziehbare Revision der für die Planfeststellung erstellten Prognose der betriebsbedingten Stickstoffeinträge in die FFH-Lebensräume auf den Erweiterungsflächen wäre eine

Neuberechnung der autobahnbedingten Schadstoff-Emissionen sowie eine Neuberechnung der Schadstoffausbreitung und der Deposition in die LRT-Flächen erforderlich. Ohne eine Neuberechnung kann als Grundlage zur Beurteilung der autobahnbedingten Schadstoffeinträge in die Erweiterungsflächen nur auf die der Planfeststellung zugrundeliegende Schadstoffprognose zurückgegriffen werden. Wie in der Klagebegründung (S. 26 ff.) im Einzelnen dargelegt, sind demnach erheblich über dem Abschneidekriterium von 0,3 kg N/ha/a liegende Stickstoffeinträge zu erwarten, die in den betrachteten LRT-Flächen zwischen 0,6 und 0,8 kg N/ha/a liegen. Aufgrund dieser sehr deutlichen Überschreitung des Abschneidekriteriums gemäß der Prognose für 2025 wäre die von der Beigeladenen nicht näher fachlich unterlegte Vermutung einer künftigen Unterschreitung selbst dann nicht plausibel, wenn die überzogenen Erwartungen der Beigeladenen über den künftigen Rückgang der Stickstoffemissionen vollumfänglich eintreten würden. Auch diese Erwartungen sind jedoch ausgesprochen unrealistisch, und es ist mit einer deutlich geringeren Abnahme der Emissionen zu rechnen, als von der Beigeladenen zugrunde gelegt.

Die Beigeladene behauptet in ihrer Klageerwiderung auf Seite 45:

"Insbesondere ist aufgrund der stetigen Modernisierung der Fahrzeugflotten bereits jetzt in dem maßgeblichen Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) ein relevanter Rückgang der Emissionen prognostiziert." Dies wird vor allem mit „der dynamischen Entwicklung sowohl der Elektromobilität und der Abgasreinigungstechniken“ (Klageerwiderung der BG, S. 46) begründet.

Das ist in mehrererlei Hinsicht falsch. Weder HBEFA noch andere seriöse Quellen behaupten eine signifikante Elektrifizierung der auf deutschen Autobahnen fahrenden PKW und LKW im Jahr 2030 oder gar schon 2027.

Die auf S. 46 abgebildete Tabelle

| Bezugs-jahr | Emissionen im Vergleich zum Bezugsjahr 2025 | |
|-------------|---|------------------|
| | 0 % Längsneigung | 2 % Längsneigung |
| 2025 | 100 % | 100 % |
| 2030 | 61 % | 58 % |
| 2035 | 44 % | 41 % |
| 2040 | 36 % | 34 % |

Tab. 1: Entwicklung der Stickstoffemissionen

ist wegen einer fehlerhaften Prognose der Umstellung der Fahrzeugflotte auf emissionsfreie Antriebe und einer fehlerhaften Berücksichtigung einer 2 % Längsneigung falsch.

Die Summe der Verbräuche beider Spuren im Vergleich zu einer Fahrbahn mit 0% Neigung ist nicht Null, denn der Mehrverbrauch der bergauf fahrenden Fahrzeuge ist höher als die Ersparnis

der Bergabfahrenden. Netto bedeutet eine zweiprozentige Neigung laut HBEFA einen 10-15% höheren Verbrauch aller Autos. Ein 10-15% höhere Stickstoffemission alle Autos auf der in Frage stehenden Autobahn 143 sind auf jeden Zeitpunkt der Prognose anzuwenden.¹

Ohne den logischen Fehler der Längsneigung gibt das HBEFA 5.1 (2023) folgende Prognose heraus:

**Bezugs- Emissionen im Vergleich zum Bezugsjahr 2025
jahr**

| | |
|------|------|
| 2025 | 100% |
| 2030 | 75% |
| 2035 | 50% |
| 2040 | 30% |

Tabelle 2: „Entwicklung der Stickstoffemissionen“ aus HBEFA 5.1 (2023), Tab.5, bezogen auf die gesamte Fahrzeugflotte von PKW und LKW auf einer Autobahn mit 2% Längsneigung unter Berücksichtigung der prognostizierten Elektrifizierung von PKW und LKW und der überproportionalen N-Emission durch LKW.

- Vgl. dazu im Einzelnen die Ausarbeitung „Stickstoffverminderung durch Flotten-Elektrifizierung gemäß Prognosen bis 2045“ von Dr. Conrad Kunze, beigelegt als **Anlage K11** -

Im optimistischsten und von allen Expertengremien in der 21. Legislaturperiode als unrealistisch eingeschätzten Elektrifizierungsziel von 15 Millionen PKW würde der Stickstoffausstoß der gesamten Autoflotte auf deutschen Autobahnen bis zum Jahr 2030 um maximal 10% zurück gehen. Dies ist jedoch extrem unwahrscheinlich. Eine Konstanz oder ein Rückgang im Einstelligen Prozentbereich ist wahrscheinlich.

Die Gegenseite zitiert eine nicht näher bezeichnete Version der HBEFA. Wahrscheinlich ist damit die letzte Version 4.3 aus dem Jahr 2023 gemeint. Nicht gemeint sein kann eine aktuellere Version, in welcher die Aufgabe der Klimaziele und Elektrifizierungsquote im Verkehrssektor im neuen Koalitionsvertrag berücksichtigt sein könnten. HBEFA schreibt: "Der provisorische Zeitplan sieht die Veröffentlichung von HBEFA 5.1 Mitte 2025 vor." Die BG kann folglich mit ihrer Erwiderung im März diesen Jahres noch gar nicht auf die aktuellsten Daten zugegriffen haben.

HBEFA bezieht die Zahlen für Deutschland von Umweltbundesamt, Fraunhofer Institut und der "Plattform-Zukunft-Mobilität" (Bundesverkehrsministerium). Die Plattform-Zukunft-Mobilität hat das Ziel von 15 Millionen E-Autos bis 2030 seit dem Regierungswechsel gestrichen. Stattdessen wird "technologieoffen" auch nach "alternativen Kraftstoffen für Verbrennungsmo-

¹Fraunhofer ISI (2023) und HBEFA 2023

toren" geforscht. Diese verursachen jedoch ebenfalls Stickstoffemissionen und sind nicht stickstofffrei.

Die letzte Bundesregierung verfolgte in der 20. Legislaturperiode laut Koalitionsvertrag vom 7. Dezember 2021 das Ziel einer rasanten Steigerung des Anteils von vollelektrisch fahrenden Autos bis zum Jahr 2030 auf 15 Millionen. Im Zeitraum bis Februar 2025 wurden alle Teilziele verfehlt und sehr deutlich unterschritten.

Die neue Regierung der 21. Legislaturperiode verfolgt kein quantifiziertes Elektrifizierungsziel bis 2030 oder zu jedwedem anderen Datum mehr. Das Ziel von 15 Millionen E-Autos ist ersatzlos gestrichen. Es heißt stattdessen wörtlich im Koalitionsvertrag auf Seite 7 Zeile 199: "Eine Elektrifizierung der Fahrzeugflotten begrüßen wir grundsätzlich, eine pauschale gesetzliche Quote lehnen wir jedoch ausdrücklich ab."

Daraus folgt, dass ein Erreichen des 15-Millionen Ziels 2030, an dessen Teilzielen bereits die Regierung Scholz (deutlich sichtbar an der Einführung von Strafzöllen gegen chinesische E-Autos entgegen dem Votum der Bundesregierung im Sommer 2025) scheiterte, noch unrealistischer geworden ist.

Die Beigeladene orientiert sich offensichtlich an der HBEFA-Version 4.3 von 2023. Jenes bezog sich für Deutschland auf Umweltbundesamt, Fraunhofer Institut und die Ziele der Bundesregierung. Jedoch selbst während der Gültigkeit des Ziels von 15 Millionen vollelektrischen Autos bis 2030 wurde dieses in den notwendigen Etappen weit unterschritten. Zum 1. Januar diesen Jahres waren von rund 49 Millionen PKW nur 1,65 Millionen elektrisch. Das entspricht nur 3,3% der PKW. Die relative Quote der vollelektrischen Neuwagen lag im April 2025 im Vorjahresvergleich auf identisch niedrigem Niveau von 18,8%. Daraus folgt, dass auch keine Beschleunigung des Wachstums vorliegt sondern eine Stagnation.

Alle namhaften Experten und Häuser einschließlich des VDA haben das Erreichen des 15-Millionen Ziels der Regierung Scholz als unrealistisch eingeschätzt. Die Gruppe AGORA Verkehrswende nannte das Ziel "fast utopisch", der ADAC schrieb, es sei dafür "viel Fantasie" nötig. Das Umweltbundesamt, welches die Daten für Deutschland für das HBEFA-Handbuch liefert, schrieb 2024: "Aktuell und auch bis zum Jahr 2030 bleibt der Sektor Verkehr weit entfernt von seinen [Klima- und Elektrifizierungs-] Zielen."

Zu den 49 Millionen PKW sind 3,1 Millionen deutsche LKW hinzuzuzählen. Dazu kommen weitere rund 3 Millionen LKW, welche auf Autobahnen fahren aber nicht in Deutschland angemeldet sind. Nur 58% der LKW auf Autobahnen fahren mit deutschem Nummernschild, 42% mit einem nicht-deutschen. Eine Umstellung des Antriebs von schweren und leichten Transportern ist nicht absehbar. 99% der schweren LKW fahren – Stand 2024 – mit Diesel. Eine Elektrifizierung oder ein anderer stickstofffreier Antrieb von LKW ist 1.) nicht gegeben und 2.) weder für 2027 noch für 2030 oder ein späteres Datum von der jetzigen Regierung vorgesehen. Dem Ziel der Regierung Olaf Scholz von 20% Elektrifizierung der LKW bis 2030 kam diese

nicht einmal ansatzweise näher. Des Weiteren ist das 20% Ziel für E-LKW im aktuellen Koalitionsvertrag nicht mehr vorhanden.

LKW ab 3.5 Tonnen sind laut HBEFA für 60 - 65% (140.000 -160.000 t) der Stickstoffverschmutzung im Verkehrssektor verantwortlich. PKW sind trotz ihrer hohen Gesamtzahl nur für einen kleinen Teil von 20 - 25% (45.000 - 60.000 t) der Stickstoffverschmutzung verantwortlich. 10 - 15% entfallen auf leichte Nutzfahrzeuge.

Der Grund hierfür ist die extrem hohe Stickstoffverschmutzung durch Dieselmotoren. Ein einziger Diesel-LKW stößt im jährlichen Mittel soviel Stickstoff aus wie 10 Diesel-PKW. 99% der LKW sind Diesel. Nur 15% der PKW sind Diesel.

Auch für andere Stoffe der Luftverschmutzung liegt ein Übergewicht der LKW vor. Insgesamt entfallen 60% aller Emissionen auf PKW und 27% auf Schwerlastwagen und 12% auf leichte Nutzfahrzeuge.

Dieselaautos machen 20% der Autoflotte aus aber 80% der Stickstoffemissionen. Vollelektrische Autos ersetzen jedoch überwiegend Ottomotoren. Für einen relevanten Rückgang der Stickstoffemissionen sind abgasfreie Antriebe für LKW unabdingbar.

MAN will 2030 jeden zweiten LKW und Bus elektrisch verkaufen. Daimler will 2027 mit der Serienproduktion des "GenH2" beginnen. Wenn das zutreffen sollte, wird es noch Jahrzehnte dauern, bis auch die bestehende Flotte von über 3 Millionen LKW durch Wasserstoff- und Batteriemodelle ersetzt wäre. Das optimistische 2030-Szenario des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2018 sieht 16% vollelektrische LKW für 2030 vor. Allerdings ist das Zwischenziele von 30% elektrischen Neuzulassungen für 2024 weit unterschritten worden, so dass dieses als gescheitert oder zumindest extrem unrealistisch gelten muss. 2024 wurden EU-weit 95% der LKW mit Dieselmotor neu zugelassen.

Eine Substitution des Dieselantriebs von leichten und schweren Nutzfahrzeugen ist weder in Deutschland noch in einem anderen Land der EU bisher Realität. Sie ist für 2027 oder 2030 im Koalitionsvertrag nicht vorgesehen. Sie wird von HBEFA und anderen nicht prognostiziert. Prototypen und geplante jedoch nirgendwo realisierte emissionsfreie LKW in Serienproduktion sind noch nicht seriös absehbar.

Daraus folgt eine Konstanz der 60 - 65% und 10 - 15% entsprechenden Stickstoffverschmutzung aus schweren und leichten Nutzfahrzeugen bis 2030. Zusammengenommen sind für 70 bis 80% der Stickstoffemissionen von Autos auf Autobahnen in den kommenden Jahren keine Veränderungen zu erwarten.

Für die verbleibenden 20 - 30 % der Stickstoffemissionen aus PKW mit Verbrennungsmotoren liegen keine Gründe vor, mit einem Erreichen des ohnehin gestrichenen 15-Millionen Ziels zu

rechnen. Der Verband der Automobilindustrie schreibt: "Selbst wenn das Ziel der Bundesregierung von 15 Mio. E-Autos bis 2030 erreicht wird, werden dann immer noch über 35 Mio. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor auf deutschen Straßen unterwegs sein." Im optimistischen Szenario wären 31% der PKW vollelektrisch und 69% mit Verbrennungsmotor.

Im optimistischen Szenario würde folglich der N-Ausstoß der PKW um 31% sinken. Bezogen auf die gesamte Fahrzeugflotte würden sich die gesamten Stickstoffemissionen folglich um lediglich ca. 7 bis 10% vermindern unter der Annahme einer Konstanz bei den LKW.

Eine Studie des Fraunhoferinstituts erwartete einen Anstieg der vollelektrischen Autos bis 2030 auf rund 8 Millionen im Status-Quo-Szenario.

Daraus folgt schlussendlich, dass in einem noch während der 20. Legislaturperiode schon als "extrem utopisch" und laut ADAC nur mit "viel Fantasie" beurteilten Ziel von 15 Millionen E-Autos und voller Implementierung der Euro VII Norm bis 2030 selbst wenn es erreicht würde, der Stickstoffausstoß aller Autos auf deutschen Autobahnen im Mittel auf 80% des jetzigen Wertes sinken würde. Eine wesentlich geringere Verminderung ist anzunehmen.

Schließlich verweist die Beigeladene in ihrer Klageerwiderung (S. 34) auf die in den letzten Jahren gesunkene Hintergrundbelastung durch Stickstoffdeposition gemäß dem Datenbestand des Umweltbundesamtes. Dies ändert jedoch nichts daran, dass die Critical Loads der hier betroffenen FFH-Lebensraumtypen *6210 (prioritärer Bestand), *6240 und 8230 auch weiterhin schon allein durch die Stickstoff-Hintergrundbelastung deutlich überschritten werden, die aktuell auf den hier betrachteten LRT-Vorkommen bei 9,7 kg N/ha/a liegt (Deposition im Landnutzungstyp „Wiesen und Weiden“ gemäß UBA-Kartendienst Stickstoffdeposition, <https://gis.uba.de/website/depo1/de/index.html>, Abruf am 01.06.20225). Darin noch nicht enthalten sind die Stickstoffeinträge aus der Schweinezuchtanlage Gimritz, die neben der großräumigen Hintergrundbelastung zusätzlich zur lokalen Vorbelastung der FFH-Erweiterungsflächen beitragen, die aber in der Klageerwiderung der Beigeladenen nicht berücksichtigt wurde. Gemäß Planunterlage 12.5.4A (S. 65a) verursacht diese Schweinezuchtanlage zusätzliche lokale Stickstoffeinträge in die FFH-Erweiterungsflächen zwischen 1 und 13 kg N/ha/a. Die gesamte lokale Vorbelastung der FFH-Erweiterungsflächen liegt somit, in der Summe aus großräumiger Hintergrundbelastung (gemäß UBA-Datensatz) und der zusätzlichen lokalen Einträge aus der Schweinezuchtanlage, zwischen 10,7 und 22,7 kg N/ha/a. Die Critical Loads der o.g. FFH-Lebensraumtypen liegen mit 5,6 kg N/ha/a für den prioritären Bestand des LRT *6210, mit 8,1 kg N/ha/a und mit 7 kg N/ha/a für den LRT 8230 jeweils soweit unter dieser lokalen Vorbelastung, dass auch künftig von einer Überschreitung dieser Critical Loads schon allein durch die Vorbelastung zu rechnen ist. Einzig für die nicht-prioritären Bestände des LRT 6210 liegt zumindest die unterste Grenze der Schwankungsbreite der lokalen Vorbelastung mit 10,7 kg N/ha/a knapp unter dem Critical Load von 11 kg N/ha/a, der aber unter zusätzlicher Berücksichtigung der Deposition von SO₄ von der Summe der versauernden Schadstoffeinträge ebenfalls deutlich überschritten wird. In der Gesamtschau ist die von der Beigeladenen geäußerte

Vermutung, dass „mit weiter sinkender Vorbelastung die Critical Loads nicht dauerhaft überschritten bleiben müssen“ (Klageerwiderung der BG, S. 34) nicht nur völlig spekulativ, sondern kann in Anbetracht der dargelegten sehr deutlichen Critical-Load-Überschreitungen zumindest für die Lebensraumtypen *6210 (prioritärer Bestand), *6240 und 8230 mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Auch für nicht prioritären Bestände des LRT 6210 wäre eine solche künftige Unterschreitung des Critical Loads durch die Vorbelastung zumindest extrem unwahrscheinlich und jedenfalls aktuell nicht absehbar.

Zusammengefasst können sämtliche fachlichen Einwände, die in der Klageerwiderung der Beigeladenen gegenüber der drohenden Verschlechterung der FFH-Lebensräume auf den Erweiterungsflächen vorgebracht werden, nicht überzeugen. Es ist von den erheblichen Verschlechterungen bzw. Beeinträchtigungen der FFH-Lebensräume infolge des Autobahnbaus auszugehen, die in der Klagebegründung (Kap. 2.4, S. 26 ff.) im Einzelnen dargelegt werden.

(elektronisch signiert)
Sommer
Rechtsanwalt