



RA Karsten Sommer \* Güntzelstraße 46 \* 10717 Berlin

Fernstraßen-Bundesamt (FBA)  
Abteilung P - Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde  
Friedrich-Ebert-Straße 72-78  
04109 Leipzig

**Per beA/beBPo**

**Karsten Sommer**  
Rechtsanwalt und  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
Güntzelstraße 46  
10717 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

Freitag, 23. Januar 2026  
KS/...

**Bundesautobahn A 143 – von der Planfeststellung wesentlich abweichende Bauausführung - Antrag auf Baustopp**

Unser Zeichen: KS24-033 NABU Halle (Bitte immer angeben)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeige ich an, dass ich in o.g. Angelegenheit den Naturschutzbund Deutschland (NABU) Regionalverband Halle/Saalkreis e.V., dieser vertreten durch seinen Schatzmeister, Herrn Carsten Friedrich, Große Klausstraße 11, 06108 Halle, anwaltlich vertrete.

Namens und im Auftrag meines Mandanten beantrage ich,

den sofortigen Stopp sämtlicher Bauarbeiten an der Bundesautobahn A 143 - Westumfahrung Halle, VKE 4224, anzuordnen.

hilfsweise,

den sofortigen Stopp der Bauarbeiten am Landschaftstunnel Porphyrkuppen (Bauwerk Nr. 4224/12Ü) in der VKE 4224 der Bundesautobahn A 143 - Westumfahrung Halle anzuordnen.

**Sollten Sie bis zum Ablauf des 13. Februar 2026 keinen Baustopp angeordnet haben, behält sich mein Mandant weitere Schritte, insbesondere einen gerichtlichen Eilantrag, vor.**

**Anlass:**

Mein Mandant wendet sich als anerkannte Umweltvereinigung im Sinne des Umweltrechtsbehelfsgesetzes an das Fernstraßen Bundesamt mit dem Begehren, Bauarbeiten an der A 143 – Westumfahrung Halle, die gegen den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss verstoßen, zu untersagen. Mit den von der Planfeststellung abweichenden Bauarbeiten am Landschaftstunnel Porphyrkuppen wird das Schutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses für den Schutz prioritärer FFH-Lebensraumtypen vor übermäßigen Stickstoffeinträgen nicht umgesetzt, ohne dass bisher ein neues Schutzkonzept planfestgestellt wäre und ohne dass auch nur ein Änderungsverfahren mit der in diesem Fall erforderlichen Beteiligung begonnen hätte.

Das UmwRG findet im vorliegenden Fall nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 oder Satz 2 Anwendung. Der NABU Halle ist entsprechend § 2 Abs. 1 UmwRG antragsbefugt. Der Antrag ist auch entsprechend § 2 Abs. 4 UmwRG begründet, da ein Unterlassen des Einschreitens gegen die Bauarbeiten jdfs. gegen das fernstraßenrechtliche Planfeststellungserfordernis, § 17 FStrG, verstößt; ein Betrieb ohne Realisierung des planfestgestellten Schutzkonzepts verstößt auch gegen Art. 6 FFH-RL und § 34 BNatSchG.

Die Genehmigung für den Bau der Bundesautobahn A 143 – Westumfahrung Halle, VKE 4224, inklusive der Errichtung des Landschaftstunnels Porphyrkuppen (Bauwerk Nr. 4224/12Ü) beruht auf dem Planfeststellungsbeschluss des Landesverwaltungsamts Sachsen-Anhalt vom 18.5.2005 für das Straßenbauvorhaben Neubau der BAB 143 Westumfahrung Halle, VKE 4224, AS Halle-Neustadt (B 80) bis AD Halle-Nord und Ortsumgehung Salzmünde L 159n, in der Fassung des Änderungs- und Ergänzungsbeschlusses vom 20.3.2018 (Az.:308.6.4-31027-ÄF 16.09).

Die laufenden Bauarbeiten am o.g. Landschaftstunnel Porphyrkuppen weisen wesentliche, nicht genehmigte und somit 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.

Nach einem Pressebericht und einem Blick auf die Baustelle am Landschaftstunnel liegt es nahe, 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 wurde ein Bauplan genehmigt, der zur Querung der Porphyrkuppen bei Friedrichsschwerz einen 250 m langen Landschaftstunnel mit 2 getrennten Tunnelröhren vorsieht (Bauwerk Nr. 4224/12Ü; siehe Anlage: Planunterlage 01-Erläuterungsbericht, S. 65)

### **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 (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 (s. Anlagen: Planunterlage 01 D – Erläuterungsbericht in der Fassung vom 30.1.2017, S. 68; sowie Planunterlage 10.2 – Brückenliste, sowie Planunterlage 12.6.3.02-Anhang 3 Blatt 2 – Bauzeichnung). 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 Mittelwand.

- **Glaubhaftmachung:** 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 Fahrrohröhrren 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 dieser 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 des Tunnel-Rohbaus 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. Stattdessen entstehen in einem Tunnel mit 2 getrennten Röhren ausgeprägte längsgerichtete Luftströmungen zu den jeweiligen Ausfahrtportalen. Aus diesem Grunde wird der einröhrige Gegenverkehrstunnel auch vom PFB von 2018 (S. 400) als wesentliche Grundlage für die Genehmigung benannt:

*„Er ist als Gegenverkehrstunnel mit einer Länge von 300 Metern bei aufgelöster Mittelwand angelegt, wodurch sonst mögliche ausgeprägte, längsförmige Luftströmungen gebrochen werden (vgl. PU 12.6.3.2, S. 21).“*

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

Zu berücksichtigen ist dabei, dass gemäß FFH-VP unter Berücksichtigung sämtlicher Schadensbegrenzungsmaßnahmen, inklusive des einröhrigen Gegenverkehrstunnels mit Entlüftung, die vorhabensbedingten Stickstoffeinträge in den trassennahen prioritären Bestand des FFH-LRT \*6210 nur geradeso auf die Höhe des Abschneidekriteriums von 0,3 kg N / ha\*a begrenzt werden können. Diese Einträge werden demnach von der FFH-VP als nicht erheblich bewertet, da definitionsgemäß erst Einträge über dem Schwellenwert von 0,3 kg N / ha\*a als erhebliche Beeinträchtigung in Summe der FFH-Richtlinie Art 6 Abs 3 zu werten sind. (vgl. dazu FFH-VP, Planunterlage 12.5.3.1 C, Tabelle 22 auf S. 126 A). Auf diesen Umstand wird auch im PFB von 2018 (S. 364) explizit hingewiesen:

*„Für die Vorkommen des LRT \*6210 wird aus der Tabelle 22 (S. 126A) der PU 12.5.3.1 C ersichtlich, dass die Zusatzbelastungen, die ohne Schadensbegrenzungsmaßnahmen bei 0,7 kg/ha/a lägen (vgl. Tabelle 19 auf Seite 123A der PU 12.5.3.1 C), durch die Schadensbegrenzungsmaßnahmen A 23.1 (Optimierung des Landschaftstunnels) und A 23.5 (Umwandlung von Ackerflächen in Extensivgrünland) auf den Wert des Abschneidekriteriums von 0,3 kg/ha/a reduziert werden.“*

Dies bedeutet, dass jede Erhöhung der vorhabensbedingten Stickstoffeinträge zu einer Überschreitung des Abschneidekriteriums und damit zu erheblichen Beeinträchtigungen des prioritären Lebensraums \*6210 führt.

Bei dieser Beurteilung der Erheblichkeit der Stickstoffeinträge geht die FFH-VP außerdem von einer 100%igen Wirksamkeit der Tunnelentlüftung aus, das heißt: nach Annahme der FFH-VP werden sämtliche innerhalb des Tunnels entstehenden Abgase zu 100% vollständig abgesaugt und sodann derart wirksam über den Kamin ins Freie geblasen, dass sie damit vollständig von den FFH-Lebensräumen im Tunnelumfeld ferngehalten werden. Dies wird in der FFH-VP (Planunterlage 12.5.3.1 C, S. 62.1) dargestellt:

*„Die Emissionen des Tunnels wurden nicht im Modell freigesetzt, da die Entlüftung der Schadstoffe aus dem Tunnel bewertungsneutral abgeführt wird.“*

Daraus geht hervor, dass erhebliche Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge nur durch eine 100%ige Wirksamkeit der Tunnelentlüftung vermieden werden können. Eine solche 100%ig wirksame Entlüftung ist aber nur für den 1-röhrigen Gegenverkehrstunnel mit Absaugung in der Tunnelmitte überhaupt berechnet worden. Für die aktuell in Bau befindliche Tunnelbauweise als 2-röhriger Richtungsverkehrstunnel wurde die erreichbare Wirksamkeit der Entlüftung bisher nicht konkret ermittelt. In Anbetracht der oben dargestellten ausgeprägten längsförmigen Luftströmungen, die auf die Ausfahrtportale gerichtet sind, kann aber eine solche 100%ige Wirksamkeit der Entlüftung, die für die Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen des prioritären FFH-LRT \*6210 notwendig wäre, als ausgesprochen zweifelhaft bzw. nahezu unmöglich angesehen werden.

Aufgrund dieses extrem geringen Spielraums für die Wirksamkeit der Tunnelentlüftung, der keinerlei zusätzliche Schadstoffemissionen aus dem Landschaftstunnel in das Tunnelumfeld zulässt, ist jegliche Änderung an der Bauweise des Tunnels (und auch an der Entlüftungsanlage) als eine wesentliche Änderung des per PFB genehmigten Bauplans anzusehen, der jedenfalls, wenn überhaupt, nur nach einem gesonderten Planänderungsverfahren – mit Beteiligung der Öffentlichkeit! - und nachfolgender Genehmigung durch die Planfeststellungsbehörde zulässig wäre. Genehmigungsfähig wäre die geänderte Tunnelbauweise nur dann, wenn in einem solchen Planänderungsverfahren der Nachweis erbracht würde, dass die geänderte Bauweise im Vergleich zum planfestgestellten Bauplan zu keinen zusätzlichen Stickstoffeinträgen in die FFH-Lebensräume im Tunnelumfeld führt.

Sofern der Vorhabenträger (DEGES) sich auf die Annahme stützt, die vorgenommene Änderung der Tunnelbauweise stelle eine (nur unwesentliche) Modifikation dar, durch welche die Stickstoffbelastung der FFH-Lebensräume auf den Porphyrkuppen nicht erhöht werde (vgl. MZ-Artikel „Änderung beim A 143-Tunnelbau“ vom 09.01.2025), so ist diese Annahme nicht nur, wie oben dargestellt, extrem unwahrscheinlich, sondern außerdem auch seitens der DEGES selbst nur pure Spekulation, da bisher noch gar keine konkrete Berechnung der Tunnelemissionen unter den Bedingungen der geänderten Bauweise existiert. Dies geht aus der Ausschreibung der DEGES vom November 2025 für Planungsleistungen am Landschaftstunnel „BTA Lph5+6 BW12Ü (Porphyrkuppentunnel) A422350405“ hervor. In der Öffentlichen Bekanntmachung (Anlage) wird als Inhalt der Ausschreibung u.a. angegeben:

*„Gegenstand des vorliegenden Vertrages ist das Bauwerk BW12Ü, Landschaftstunnel Porphyrkuppen einschl. einer Abluftzentrale und der betriebstechnischen Ausstattung sowie die anschließenden Schutzwände. .... Die Leistungen der Technischen Ausrüstung nach HOAI §55 unterteilen sich in Fernmeldetechnik, Lüftung, Starkstrom, Messtechnik und Automatisierung.*

*Die Besonderen Leistungen umfassen Stromlaufpläne, die Wartungsplanung sowie deren Ausschreibung und CFD-Simulationen.“*

Als Frist für den Eingang der Teilnahmeanträge ist in der Ausschreibung der 12.12.2025 angegeben, und als Ausführungszeitraum eine Laufzeit von 15 Monaten.

Daraus geht zunächst hervor, dass u.a. für die Lüftung des Tunnels noch Planungsleistungen zu erbringen sind. In der zugehörigen Leistungsbeschreibung (siehe Anlage, Punkt 5.02, S. 7/8) wird dies in Bezug auf die „Besonderen Leistungen“ noch wie folgt konkretisiert:

***„Computational Fluid Dynamics (CFD) Studie***

*Ziel der Studie ist die Durchführung einer detaillierten CFD-Simulation, um das endgültige Lüftungskonzept für den Tunnel zu bewerten und zu validieren. Die Simulation soll dabei die Strömungsverhältnisse, den Transport von Schadstoffen und die Leistungsfähigkeit des Lüftungssystems unter realistischen Betriebsbedingungen exakt abbilden. ... Des Weiteren ist die zentral positionierte Absauganlage innerhalb der Tunnelröhren exakt abzubilden. Ziel ist es, die Effizienz der Schadstoffabsaugung präzise zu bewerten und zu dokumentieren. Die Effizienz ist hierbei definiert als der prozentuale Anteil der Schadstoffe, der durch das Absaugsystem erfasst wird, im Verhältnis zu den Schadstoffen, die über die Tunnelportale abgegeben werden.“*

Aus dieser Ausschreibung ist also ersichtlich, dass die DEGES mit dem Rohbau des Tunnels in eigenmächtig geänderter Bauweise bereits begonnen hat, bevor die Entlüftung desselben überhaupt fertig geplant war, und bevor die Wirksamkeit dieser Entlüftung validiert wurde. Die in dieser Ausschreibung enthaltene Computational Fluid Dynamics (CFD) - Studie zur Effizienz der Tunnelentlüftung wäre aber essentieller Bestandteil der Unterlagen für das notwendige Planänderungsverfahren.

Die essentielle Bedeutung des genehmigten einröhrigen Gegenverkehrstunnels für das Schutz- und Vermeidungskonzept und damit für die FFH-Verträglichkeit des Vorhabens wird noch deutlicher erkennbar durch einen Vergleich der Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung in der planfest-gestellten Fassung (gemäß der 4. Planänderung, FFH-VP vom 30.01.2017, Planunterlage 12.5.3.1 C) mit der vorherigen Fassung der FFH-Verträglichkeitsprüfung aus dem 3. Planänderungs- und ergänzungsverfahren (FFH-VP vom 30.04.2012, Planunterlage 12.5.3.1 (3. PÄEV)), welche noch auf der zuvor geplanten Tunnelbauweise (2-röhriger Tunnel von

250m Länge, ohne Entlüftung) basierte. Die übrigen Bestandteile des Schutz- und Vermeidungskonzeptes (in Bezug auf die Stickstoffeinträge relevant: Vermeidung von N-Einträgen durch Ackerstilllegung / Einstellung der Düngung im Umfeld der Porphyrkuppen sowie Aufnahme einer Beweidung) wurden auch in der FFH-VP von 2012 (3. PÄEV) bereits berücksichtigt, so dass sich die beiden Fassungen der FFH-VP hinsichtlich der Stickstoffeinträge in die empfindlichen FFH-Lebensräume nur durch die Emissionen aus dem Landschaftstunnel unterscheiden. Die FFH-VP von 2012 für den 2-röhrigen Tunnel ohne Entlüftung kam noch zu dem Ergebnis, dass auch der prioritäre Bestand des LRT \*6210 durch die verkehrsbedingten Stickstoffeinträge erheblich beeinträchtigt wird:

*„Damit ist die Beeinträchtigung des LRT 6210 und des LRT \*6210 unter Berücksichtigung der Schadensbegrenzungsmaßnahmen im Hinblick auf N-Einträge als erheblich einzustufen.“*

(siehe Anlage: FFH-VP vom 30.04.2012, Planunterlage 12.5.3.1 (3. PÄEV), S. 97).

### **3. Schlussfolgerung und Antrag**

Wie oben erläutert, stellen die laufenden Bauarbeiten am geänderten Landschaftstunnel mit Mittelwand keine bloße Detailänderung, sondern einen wesentlichen und rechtserheblichen Verstoß gegen die planfeststellende Entscheidung und ihre gerichtliche Bestätigung dar. Sie untergräbt zentrale Vorgaben 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 möglicherweise rückgängig gemacht werden müsste – mit erheblichen finanziellen Folgen und weiteren irreversiblen Eingriffen in das Schutzgebiet.

Beantragt wird daher aufgrund dieser neuen, dringlichen Sachlage:

Die sofortige Anordnung eines vollständigen Baustopps für alle Arbeiten am Landschaftstunnel Porphyrkuppen (Bauwerk Nr. 4224/12Ü) der A 143 im unteren Saaletal, bis durch den Vorhabenträger (DEGES/Autobahn GmbH des Bundes) nachgewiesen ist, dass die Ausführung exakt gemäß dem planfestgestellten Beschluss von 2018 und dem Urteil vom 12.06.2019 (9 A 2.18) – das heißt im einhülsigen Querschnitt ohne Trennwand – erfolgt, oder bis ein neuer, rechtskonformer Planfeststellungsbeschluss vorliegt (Hilfsantrag).

Darüber hinaus wird die sofortige Anordnung eines vollständigen Baustopps für sämtliche Arbeiten an der A 143, VKE 4224, beantragt (Hauptantrag), da infolge des oben erläuterten Rechtsverstoßes aktuell für die gesamte VKE 4224 keine rechtskräftige Genehmigung mehr vorliegt. Wie oben dargelegt, führen die Abweichungen vom genehmigten Bauplan des Landschaftstunnels zu deutlich höheren Stickstoffeinträgen in das FFH-Gebiet als mit dem rechtskräftigen PFB von 2018 genehmigt, und diese höheren Stickstoffeinträge führen wiederum zu

erheblichen Beeinträchtigungen eines prioritären Lebensraums. Der PFB von 2018 beruht allerdings auf der Einschätzung (der FFH-VP folgend), dass im FFH-Gebiet lediglich nicht-prioritäre Lebensräume von erheblichen Beeinträchtigungen betroffen wären, aber keine prioritären. Auf dieser Einschätzung beruht auch die Abweichungsentscheidung im PFB, die sich ausdrücklich auf § 34 Abs. 3 BNatSchG stützt und die Anwendbarkeit der verschärften Zulassungsvoraussetzungen nach § 34 Abs. 4 BNatSchG explizit ausschließt. wörtlich heißt es dazu im PFB (S. 97)

*„Der Anwendungsbereich des § 34 Abs. 4 BNatSchG ist nicht mehr eröffnet, weil aufgrund des nunmehr vorgesehenen, u.a. der Reduzierung von Stickstoffimmissionen dienenden Schadensvermeidungskonzepts ausgeschlossen werden kann, dass prioritäre Lebensraumtypen betroffen sind.“*

Wenn die aktuellen Abweichungen vom genehmigten Bauplan nun doch zu erheblichen Beeinträchtigungen eines prioritären Lebensraums führen, dann ist damit die im PFB getroffene Abweichungsentscheidung hinfällig.

Mit freundlichen Grüßen  
(elektronisch signiert)  
Karsten Sommer  
Rechtsanwalt

**Anlagen:**

1. Auszug aus dem Erläuterungsbericht zur Planfeststellung der A 143, VKE 4224, vom 10.05.2003, PU 01, S. 65; (planfestgestellt mit dem rechtswidrigen Planfeststellungsbeschluss vom 18.05.2005)
2. Auszug aus dem geänderten Erläuterungsbericht zur Planfeststellung der A 143, VKE 4224, geänderte Fassung vom 30.01.2017, PU 01-D S. 68; (planfestgestellt mit dem Änderungs- und Ergänzungsbeschluss zum Planfeststellungsbeschluss vom 20.03.2018)
3. Auszug aus der Brückenliste, PU 10.2, geänderte Fassung von 03/2016; (planfestgestellt mit dem Änderungs- und Ergänzungsbeschluss zum Planfeststellungsbeschluss vom 20.03.2018)
4. Bauzeichnung der genehmigten Tunnelvariante, Planunterlage 12.6.3.02-Anhang 3 Blatt 2
5. 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).
6. Öffentliche Bekanntmachung zur Ausschreibung der DEGES vom November 2025 „BTA Lph5+6 BW12Ü (Porphyrkuppentunnel) A422350405“
7. Leistungsbeschreibung zur Ausschreibung der DEGES vom November 2025 „BTA Lph5+6 BW12Ü (Porphyrkuppentunnel) A422350405“