



EUROPÄISCHE KOMMISSION
GENERALDIREKTION
UMWELT
Direktion D – Biodiversität
ENV.D.3 – Naturschutz

Brüssel, den 19. Juli 2022

ENV.D.3/NN/AJ/TT

An das
Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz
Referat N I 2
Robert-Schuman-Platz 3
53175 Bonn
DEUTSCHLAND

E-Mail: [REDACTED]@bmu.bund.de

über die
Ständige Vertretung der
Bundesrepublik Deutschland bei der
Europäischen Kommission

[REDACTED]
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)**

Ihr Zeichen: Wi 468.00/2/7

Sehr geehrte [REDACTED],

Die Kommission erhielt am 4. Februar 2020 ein Schreiben der Ständigen Vertretung Deutschlands (Ares 2020/610630), in dem die Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 4 der FFH-Richtlinie um Stellungnahme zum 6-streifigen Ausbau der Autobahn BAB 643 zwischen der Anschlussstelle Mainz-Gonsenheim und der Anschlussstelle Mainz-Mombach (Deutschland/Rheinland-Pfalz) ersucht wurde.

Nach Prüfung der Unterlagen und nach fachlichen Diskussionen mit Ihrem Referat und dem beauftragten Planungsbüro am 1.7.2020, 26.1.2021, 19.4.2021 und 10.2.2022 sind einige Fragen offen geblieben, welche noch einer Klärung bedürfen. Ich würde es

begrüßen, wenn eine Antwort auf diese Fragen im Anhang so bald wie möglich erfolgen könnte.

Mit freundlichen Grüßen,



Referatsleiter

Kopie: BMDV,  [@bmdv.bund.de](mailto:_____@bmdv.bund.de)

Das Projektziel und die erheblichen Auswirkungen auf die geschützten Lebensraumtypen und Arten im FFH-Gebiet

Das Projektziel ist die Verbreiterung der bestehenden Bundesautobahn A 643 von derzeit 4 auf 6 Fahrbahnstreifen auf einer Länge von 2,06 km. Dadurch wird die Gesamtbreite der Autobahn von derzeit 25 m auf 32 m erhöht. Die zuständige nationale Behörde ist der „Landesbetrieb Mobilität Worms“ der Straßenbauverwaltung Rheinland-Pfalz.

Die bestehende Bundesautobahn verläuft durch das FFH-Gebiet DE 6014-302 „Kalkflugsandgebiet Mainz-Ingelheim“ und das Vogelschutzgebiet DE 6014-401 „Dünen- und Sandgebiet Mainz-Ingelheim“, welche sich beide überlappen und in der kontinentalen biogeografischen Region befinden (siehe Abb. 1).

Die Verbreiterung der Autobahn soll innerhalb des FFH-Gebiets und des Vogelschutzgebiets erfolgen und wird die Fläche der Schutzgebiete, einschließlich der Fläche der darin vorkommenden geschützten Lebensraumtypen, dauerhaft verringern. Darüber hinaus werden, nach Angaben der deutschen Behörden, die geschützten Lebensraumtypen im FFH-Gebiet durch von Verkehrsemissionen verursachten Stickstoffeinträgen verschlechtert.

Die von Deutschland übermittelte FFH-Verträglichkeitsprüfung für dieses Projekt geht von einer erheblichen Auswirkung auf folgende Schutzgüter des FFH-Gebietes aus (für das Vogelschutzgebiet werden keine Auswirkungen erwartet):

- **Prioritärer** Lebensraumtyp 6120* „Trockene, kalkreiche Sandrasen“: direkter Flächenverlust von 444 m² + Auswirkungen durch Stickstoffeinträge, welche voraussichtlich weitere 251 m² erheblich beeinträchtigen werden.
- **Prioritärer** Lebensraumtyp 6240* „Subpannonischer Steppen-Trockenrasen“: direkter Flächenverlust von 210 m² + Auswirkungen durch Stickstoffeinträge, welche voraussichtlich weitere 41 m² erheblich beeinträchtigen werden.
- **Prioritäre** Art *Jurinea cyanooides*: Auswirkungen durch Stickstoffeinträge, welche voraussichtlich 13 m² ihres Lebensraums erheblich beeinträchtigen werden.
- Lebensraumtyp 6210 „Naturnaher Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (Festuco-Brometalia)“: direkter Flächenverlust von 3.983 m² + Auswirkungen durch Stickstoffeinträge, welche voraussichtlich weitere 650 m² erheblich beeinträchtigen werden.
- Lebensraumtyp 6510 „Magere Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)“: direkter Flächenverlust von 1.343 m².
- Lebensraumtyp 91U0 „Kiefernwälder der sarmatischen Steppe“: Auswirkungen durch Stickstoffeinträge, welche voraussichtlich 1.932 m² erheblich beeinträchtigen werden.

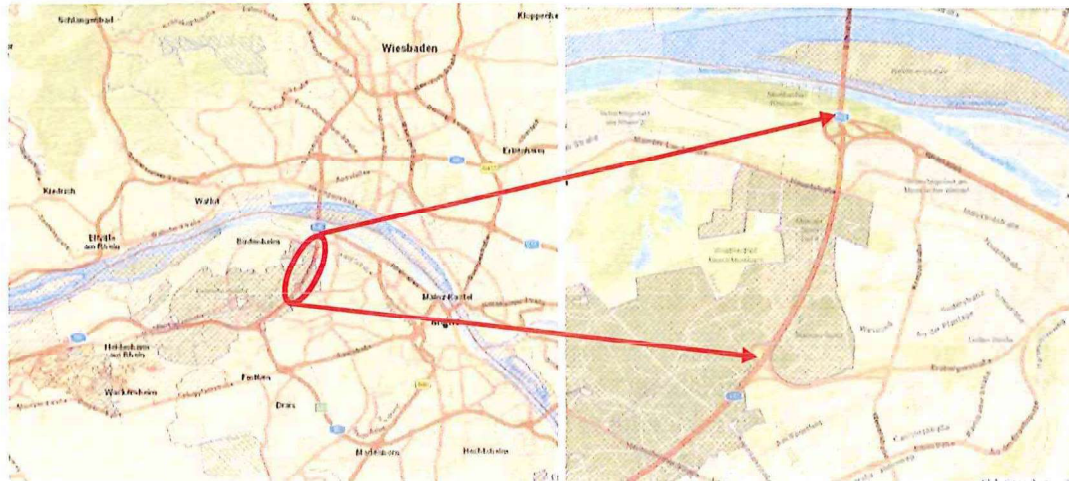


Abb. 1: Der Abschnitt der Autobahn A 643 zwischen der Anschlussstelle Mainz-Gonsenheim und der Anschlussstelle Mainz-Mombach, welcher das FFH-Gebiet DE 6014-302 „Kalkflugsandgebiet Mainz-Ingelheim“ und das Vogelschutzgebiet DE 6014-401 „Dünen- und Sandgebiet Mainz-Ingelheim“ durchschneidet (Quelle: Natura 2000 vicwer).

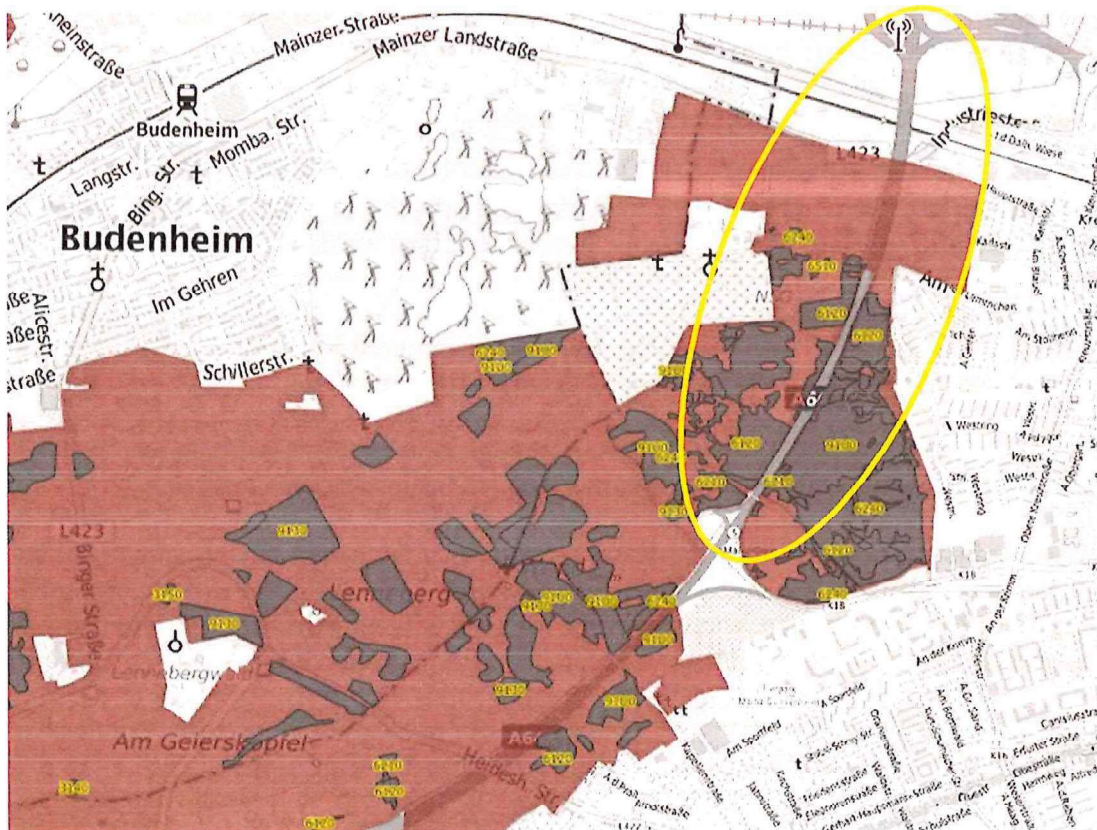


Abb. 2: Der eingekreiste Bereich zeigt den Standort des Projekts aus Abb. 1. Die Lage aller geschützten und betroffenen Lebensraumtypen ist grau dargestellt. Die genauen Grenzen des Natura 2000-Gebiets sind in Braun dargestellt.

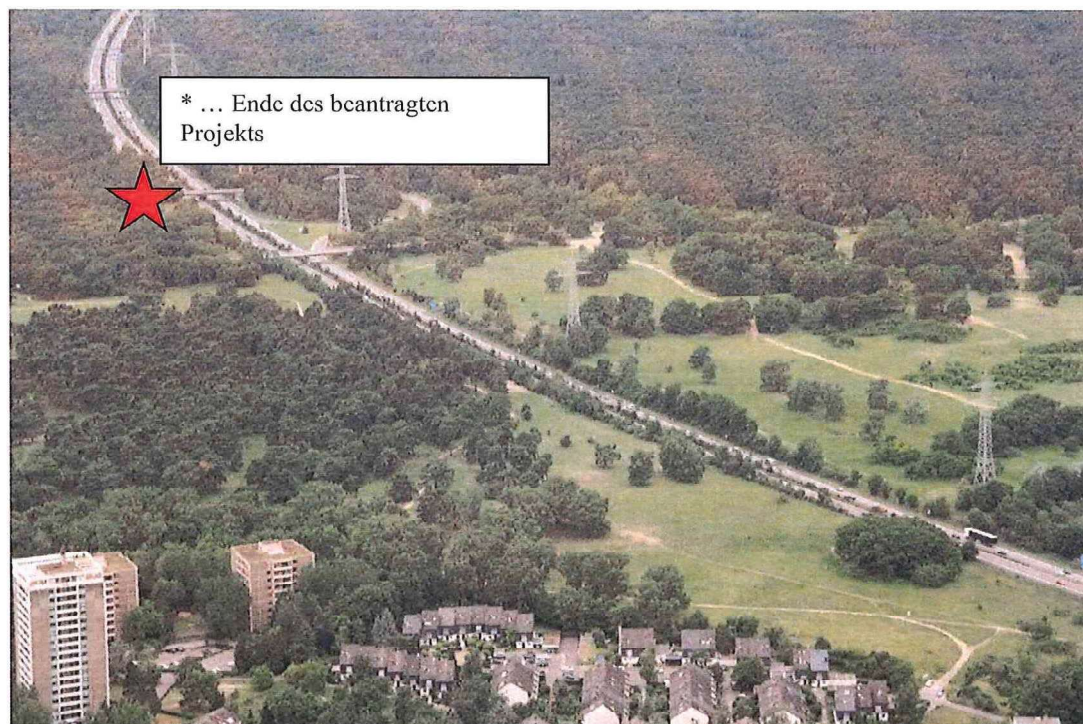


Abb. 3+4: Fotos des bestehenden Abschnitts der Autobahn, welcher verbreitert werden soll: Das obere Foto zeigt die Vorlandbrücke, die auf dem zweiten Foto fortgesetzt wird. Die roten Sterne markieren Anfang und Ende des beantragten Projekts zur Verbreiterung der Autobahn.

Erhaltungszustand der Schutzgüter¹

- Prioritärer Lebensraumtyp 6120* „Trockene, kalkreiche Sandrasen“: Der Erhaltungszustand dieses Lebensraumtyps ist in der kontinentalen biogeografischen Region ungünstig-schlecht mit sich verschlechternder Tendenz.

¹ Artikel-17-Bericht Deutschlands (2019):

https://www.bfn.de/sites/default/files/BfN/natura2000/Dokumente/nat_bericht_lrt_ehz_gesamttrend_kon_20190830.pdf

https://www.bfn.de/sites/default/files/BfN/natura2000/Dokumente/nat_bericht_arten_ehz_gesamttrend_kon_20190830.pdf

- Prioritärer Lebensraumtyp 6240* „Subpannonischer Steppen-Trockenrasen“. Der Erhaltungszustand dieses Lebensraumtyps ist in der kontinentalen biogeografischen Region ungünstig-schlecht mit sich verschlechternder Tendenz.
- Prioritäre Art *Jurinea cyanoides*: Der Erhaltungszustand dieser Pflanzenart ist in der kontinentalen biogeografischen Region ungünstig-unzureichend mit sich verschlechternder Tendenz.
- Lebensraumtyp 6210 „Naturnaher Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (Festuco-Brometalia)“. Der Erhaltungszustand dieses Lebensraumtyps ist in der kontinentalen biogeografischen Region ungünstig-schlecht mit sich verschlechternder Tendenz
- Lebensraumtyp 6510 „Magere Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)“. Der Erhaltungszustand dieses Lebensraumtyps ist in der kontinentalen biogeografischen Region ungünstig-schlecht mit sich verschlechternder Tendenz.
- Lebensraumtyp 91U0 „Kiefernwälder der sarmatischen Steppe“: Der Erhaltungszustand dieses Lebensraumtyps ist in der kontinentalen biogeografischen Region ungünstig-schlecht mit sich verschlechternder Tendenz.

A. Fragen zu den zwingenden Gründen des von den deutschen Behörden festgestellten überwiegenden öffentlichen Interesses

In dem Antrag argumentieren die deutschen Behörden, dass der betroffene Projektabschnitt der Autobahn A 643, welcher verbreitert werden soll,

- (a) einer der wichtigsten und meist genutzten Verbindungen zwischen Mainz und Wiesbaden ist,
- (b) an seine Grenzen der verkehrlichen Belastbarkeit im Jahr 2030 stoßen wird – aktuell werden laut Antrag 84 450 Fahrzeuge pro Tag gezählt, wobei Verkehrsanalysen 75 850-102.700 Fahrzeuge pro Tag im Jahr 2030 prognostizieren,
- (c) gemäß den deutschen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen für den zu erwartenden Verkehr im Jahr 2030 einen Straßenquerschnitt von 36 m bei drei Fahrstreifen zuzüglich einem Seitenstreifen je Fahrtrichtung erfordert (derzeit sind es zwei Fahrstreifen plus ein Seitenstreifen je Fahrtrichtung).

Die deutschen Behörden begründen weiter, dass

- (d) ein Teilabschnitt des Projekts (die in Abb 3 abgebildete Vorlandbrücke) nicht den Sicherheitsstandards entspricht, da der starke Verkehr Schäden verursacht hat, welche irreparabel sind (derzeit hat die Vorlandbrücke keinen Seitenstreifen),
- (e) nach dem deutschen Fernstraßenausbaugesetz von 2005 gesetzlich beschlossen wurde, diesen Abschnitt der Autobahn auf 6 Fahrspuren auszubauen,
- (f) die Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz im Jahr 2010, vertreten durch die zuständigen Verkehrsbehörden, eine Verwaltungsvereinbarung über den Ausbau dieser Autobahn auf 6 Fahrspuren unterzeichneten. Diese vertragliche Vereinbarung betrifft das gegenständliche Projekt, welches den Antrag nach Artikel 6 Absatz 4 der FFH-Richtlinie betrifft, sowie den Autobahnabschnitt bis zum Autobahndreieck Mainz und den Neubau der Autobahnbrücke „Schiersteiner Brücke“, für welche eine Stellungnahme der

Kommission gemäß Art 6(4) der FFH-Richtlinie beantragt und im Jahr 2011 positiv seitens der Kommission übermittelt wurde.²

Die Dienststellen der Kommission stellen fest, dass die zuvor genannten Entscheidungen (Punkte e und f, oben) technische Einzelheiten eines Projekts beschreiben: der Ausbau der Autobahn A 643 von vier auf sechs Fahrspuren zwischen der Autobahnbrücke „Schiersteiner Brücke“ und dem Autobahndreieck Mainz. Da dieses Projekt wahrscheinlich erhebliche Auswirkungen auf die oben genannten Natura-2000-Gebiete haben wird, hätte eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt werden müssen, bevor solche Entscheidungen getroffen werden. Der erste Teil der Umsetzung dieser vertraglichen Verwaltungsvereinbarung war der Neubau der „Schiersteiner Brücke“ über den Rhein von vier auf sechs Fahrspuren, welcher sich örtlich vor dem aktuellen Projekt in Richtung Wiesbaden befindet. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung dieses Abschnitts führte zu einem Antrag auf Stellungnahme der Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 4 der FFH-Richtlinie. Eine positive Stellungnahme der Kommission wurde am 14.9.2011 übermittelt.

Die durch die „Schiersteiner Brücke“ verursachten negativen Auswirkungen betrafen das lokale Mikroklima aufgrund von Licht- und Niederschlagsveränderungen. Diese Auswirkungen hatten eine andere Wirkqualität und betrafen einen anderen prioritären Lebensraumtyp als die negativen Auswirkungen, welche durch das vorliegende beantragte Projekt erwartet werden. Wie die FFH-Verträglichkeitsprüfung für das aktuell beantragte Projekt gezeigt hat, kann eine Kumulationswirkung ausgeschlossen werden. Die durchgeführten Ausgleichsmaßnahmen für die durch die „Schiersteiner Brücke“ verursachten Beeinträchtigungen werden durch das vorliegende Projekt, lt. den übermittelten Antragsunterlagen, nicht berührt.

Der weitere Ausbau der Autobahn bis zum Autobahndreieck Mainz, welcher gemäß den zuvor genannten Entscheidungen geplant ist (Punkte e und f, oben), hat jedoch sehr wahrscheinlich ähnliche Auswirkungen auf die gleichen geschützten Lebensraumtypen und geschützte Arten im selben Natura 2000-Gebiet, wie das aktuell beantragte Projekt (Ausbau der A 643 von der Anschlussstelle Mainz-Gonsenheim bis zur Anschlussstelle Mainz-Mombach).

Aus diesem Grund

1. werden die deutschen Behörden gebeten, eine FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gesamtprojekt des Ausbaus der Autobahn A 643 von 4 auf 6 Fahrstreifen vorzulegen (von der Anschlussstelle Mainz-Mombach bis zum Autobahndreieck Mainz). Falls die FFH-Verträglichkeitsprüfung erhebliche Auswirkungen auf die geschützten Lebensraumtypen und geschützten Arten in den Natura-2000-Gebieten aufzeigen sollte, wäre ein neues Verfahren nach Artikel 6 Absatz 4 erforderlich, welche das Gesamtprojekt umfassen sollte. Wenn prioritäre Schutzgüter betroffen sind, sollte ein neuer Antrag auf Stellungnahme der Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 4 gestellt und der aktuelle zurückgezogen werden.

Es ist unbestritten, dass die Autobahn A 643 eine der wichtigsten und meistbefahrenen Verbindungen zwischen Mainz und Wiesbaden ist (a). Die deutschen Behörden

² https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/schiersteiner_de.pdf

argumentieren, dass der Ausbau der Autobahn A 643 notwendig sei, da die Autobahn vor allem während der Hauptverkehrszeiten an ihre maximale Kapazität stoße.

Die von den deutschen Behörden im vorliegenden Antrag auf Stellungnahme verwendeten Fotos (Abb. 3+4) zeigen jedoch keine Staus. Darüber hinaus können auch nach der Echtzeit-Verkehrsüberwachung durch Google Maps keine Staus in den Hauptverkehrszeiten erkannt werden (siehe Anhang II). Erst morgens um 8:00 Uhr ist an einer einzigen Stelle an der Ausfahrt Mainz-Gonsemheim, am Endpunkt des aktuellen Projekts, eine leichte Verkehrszunahme zu beobachten, welche jedoch noch nicht als Stau bezeichnet werden kann (Stufe 2 von 4).

Aus diesem Grund

2. werden die deutschen Behörden gebeten, Daten bereitzustellen, um die Notwendigkeit des Ausbaus der Autobahn von 4 auf 6 Fahrspuren besser zu begründen, z.B. mittels aktuellen Datenmaterials aus dem Jahr 2022 zur Verkehrsverteilung der Fahrzeuge über den Tag und davon abgeleitet eine aktuelle Verkehrsprognose für 2030 (die Gesamtzahl der Fahrzeuge pro Tag sollte durch eine aktuelle Verkehrszählung auf die Tageszeiten heruntergebrochen werden. Bitte erläutern Sie auch, wie das Modell zur Berechnung der Verkehrsprognose für 2030 funktioniert)
3. werden die deutschen Behörden gebeten, das „überwiegende öffentliche Interesse“ für dieses Projekt genauer zu begründen, da die oben genannten Entscheidungen (Punkte e und f oben) nicht ausreichen. Es wird daran erinnert, dass nicht alle Projekte von öffentlichem Interesse als „überwiegendes öffentliches Interesse“ eingestuft werden können, insbesondere im Vergleich zu den durch die FFH-Richtlinie besonders geschützten Lebensraumtypen und Arten.³

B. Erhaltungsziele und Erhaltungsmaßnahmen des FFH-Gebiets „Kalkflugsandgebiet Mainz-Ingelheim“

Nach Angaben der deutschen Behörden basierte die FFH-Verträglichkeitsprüfung auf Erhaltungszielen, die für die betreffenden Natura-2000-Gebiete aus den folgenden Quellen entnommen wurden⁴:

- a) Rechtsverordnung über das Naturschutzgebiet „Mainzer Sand“⁵, 30.4.1984.
- b) Rechtsverordnung über das Naturschutzgebiet „Mainzer Sand Teil II“⁶, 21.3.1997.
- c) Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet DE 6014-302⁷.
- d) Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura 2000-Gebieten, beschlossen vom Land Rheinland-Pfalz am 18.7.2005⁸.

³ Siehe dazu den Leitfaden der Kommission „Natura 2000 Gebietsmanagement: Die Vorgaben des Artikel 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EEC“, Seite 58.

⁴ Verträglichkeitsprüfung 6014-302 „Kalkflugsandgebiet Mainz-Ingelheim“, Seite 3. (Anlage_01_U_19_4_FFH-VP.pdf).

⁵ Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz vom 21. Mai 1984, Nr. 19, S. 412.

⁶ Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz vom 14. April 1997, Nr. 11, S. 434.

⁷ <http://nature.eea.europa.eu/SDF.aspx?site=DE6014302&release=12>

e) Bewirtschaftungsplan⁹ für das Natura 2000 Gebiet DE 6014-302, veröffentlicht 1/2019.

Die Dienststellen der Kommission stellen fest, dass die verwendeten Quellen die Erhaltungsziele des Schutzgebiets nicht in angemessener Weise definieren, wie sie gemäß den Anforderungen der Mitteilung der Kommission Doc. Hab.12-04/06 sein sollten. Insbesondere gibt es keine quantifizierten Erhaltungsziele für die jeweiligen Schutzgüter in den beiden Natura-2000-Gebieten. Die Verträglichkeitsprüfung basierte somit nur auf dem Status quo und nicht auf die gebietsspezifischen Erhaltungsziele.

- (a) Die Naturschutzgebietsverordnung „Mainzer Sand“ beschreibt ein Schutzgebiet von 32 ha, während das FFH-Gebiet DE 6014-302 eine Fläche von 1 303,35 ha aufweist. Konkrete Schutzgüter nennt die Verordnung nicht. Das Schutzziel ist in § 3 sehr allgemein formuliert: *„Schutzzweck ist die Erhaltung eines Flugsand- und Dünengebietes mit seinen offenen und bewaldeten Arealen als Standorte seltener wildwachsender Pflanzenarten und als Lebensräume wildlebender Tierarten sowie der entsprechenden Lebensgemeinschaften. Das Gebiet ist außerdem aus wissenschaftlichen und naturgeschichtlichen Gründen sowie wegen seiner Seltenheit und besonderen Eigenart zu schützen.“* Darüber hinaus verbietet § 4 Z. 2 *„Neu- oder Ausbaumaßnahmen im Straßen- und Wegebau durchzuführen“*, wobei keine Ausnahmemöglichkeiten vorgesehen sind.
- (b) Die Naturschutzgebietsverordnung „Mainzer Sand Teil II“ beschreibt ein Schutzgebiet von 100 ha, während das FFH-Gebiet DE 6014-302 eine Fläche von 1 303,35 ha aufweist. Konkrete Schutzgüter nennt die Verordnung nicht. Das Schutzziel ist in § 3 sehr allgemein formuliert: *„Schutzzweck ist die Erhaltung und Entwicklung eines reich strukturierten Kalkflugsandgebietes mit offenen Kalkflugsandflächen, Dünen, Sandpionierfluren, Sandheiden, Brachflächen unterschiedlichster Ausprägung, Streuobstwiesen, Einzelgehölzen, Alt- und Totholz“*. Darüber hinaus verbietet § 4 Z. 6 *„Neu- oder Ausbaumaßnahmen oder Oberflächenhärtungen von Straßen oder Wegen durchzuführen;“*, wobei § 5(1) als Ausnahmemöglichkeit nur Handlungen oder Maßnahmen erlaubt, welche *„zur ordnungsgemäßen Unterhaltung der Wege und der das Gebiet durchlaufenden Straßen sowie der Autobahn A 643“* vorgesehen sind.
- (c) Die Standarddatenbögen, sowohl für das FFH- wie auch für das Vogelschutzgebiet, enthalten keine spezifischen quantitativen und qualitativen Erhaltungsziele. Sie listen lediglich die Schutzgüter und deren aktuelle Flächenausdehnung und deren Zustände auf. Der Standarddatenbogen für das FFH-Gebiet weist jedoch für die prioritäre Art *Jurinea cyanooides*, die durch das Projekt erheblich beeinträchtigt wird, als Wert für die Population „Null“ auf und widerspricht somit der Biotopkartierung bzw. der Verträglichkeitsprüfung.
- (d) Die „Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura-2000-Gebieten“ beschreibt rechtlich verbindliche Erhaltungsziele für alle Natura-2000-Gebiete in Rheinland-Pfalz. Für das FFH-Gebiet DE 6014-302 wird folgendes Erhaltungsziel definiert: *„Erhaltung oder Wiederherstellung einer Biotop- und Strukturvielfalt mit Sandrasen, Kalkmagerrasen, Silbergrasfluren, artenreichen Wiesen, offenen Dünen und Trockenwäldern, auch für seltene Pflanzen wie die Sand-Silberscharte“*. Dieses

⁸ Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura 2000-Gebieten vom 18. Juli 2005 i.d.F. vom 22.12.2008. Link: <https://landesrecht.rlp.de/bsrp/document/jlr-Natura2000GebVRPV1P1>

⁹ https://map-final.rlp-umwelt.de/kartendienste/mod_plan/plan_docs.php?dir1=BWP_2012_04_S

Erhaltungsziel entspricht nicht den rechtlichen Vorgaben (Gegenstand des Vertragsverletzungsverfahrens C-116/2022).

- (e) Der Bewirtschaftungsplan¹⁰ für das FFH-Gebiet bezieht sich auf die Erhaltungsziele der „Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura-2000-Gebieten“ beschlossen vom Land Rheinland-Pfalz, ohne diese weiter zu spezifizieren [siehe Punkt (d), oben].

Fazit:

Da sich die Lebensraumtypen 6120*, 6210, 6240*, 6510, 91U0 und die geschützte prioritäre Art *Jurinea cyanoides* alle in einem ungünstig-schlechten oder ungünstig-unzureichenden Erhaltungszustand in der kontinentalen biogeografischen Region befinden und sich verschlechternde Tendenzen aufweisen, bedürfen sie alle einer Wiederherstellung, um den günstigen Erhaltungszustand zu erreichen. Gemäß dem Artikel-17-Bericht Deutschlands benötigen die Lebensraumtypen 6120*, 6210, 6240*, 6510, 91U0 und *Jurinea cyanoides* eine größere Fläche/größere Population um einen günstigen Erhaltungszustand erreichen zu können.

Die Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet DE 6014-302 entsprechen nicht den Vorgaben des Doc. Hab.12-04/06. Somit entsprechen die Erhaltungsziele nicht den rechtlichen Vorgaben (da nicht spezifisch, nicht quantifiziert usw.). Dadurch ist es nicht möglich zu beurteilen, ob die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen nicht jene notwendigen Erhaltungsmaßnahmen waren, welche bereits nach Artikel 6 Absatz 1 der FFH-Richtlinie rechtlich notwendig sind¹¹. Insbesondere, weil die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen alle im bestehenden FFH-Gebiet umgesetzt werden sollen. Die Tatsache, dass diese Ausgleichsmaßnahmen im unverbindlichen Bewirtschaftungsplan nicht beschrieben sind, ist kein Nachweis, dass es sich nicht um die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen für die geschützten Lebensraumtypen und Arten in diesem FFH-Gebiet handelt. Erhaltungsmaßnahmen können nur als solche identifiziert werden, wenn die Erhaltungsziele ordnungsgemäß festgelegt wurden.

Fragen:

4. Die deutschen Behörden werden gebeten zu erklären, warum die FFH-Vertüglichkeitsprüfung auf der Grundlage des Status quo der Schutzgüter (z.B. aktuelle Flächenausbreitung eines Lebensraumtyps) und nicht auf der Grundlage der Erhaltungsziele für die im Gebiet geschützten Lebensraumtypen und Arten vorgenommen wurde. (z.B. wenn das Erhaltungsziel die Wiederherstellung über eine zu erzielende Flächenausbreitung eines Lebensraumtyps sein soll, um einen günstigen Erhaltungszustand in der biogeografischen Region zu erreichen. Diese Fläche wäre somit größer als der bestehende Status quo)
5. Die deutschen Behörden werden gebeten zu erklären, ob das Projekt einen Bereich des FFH-Gebiets betrifft, der derzeit nicht von Schutzgütern besiedelt wurde, der jedoch zur Wiederansiedlung (Wiederherstellung) geschützter Lebensraumtypen genutzt werden könnte
6. Die deutschen Behörden werden gebeten zu erklären, wie sich die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen von den erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen gemäß Artikel 6 Absatz 1 der FFH-Richtlinie

¹⁰ Seite 6 Bewirtschaftungsplan (BWP-2012-04-S) - Teil A Grundlagen

¹¹ Siehe dazu den Leitfaden der Kommission "Natura 2000 Gebietsmanagement. Die Vorgaben des Artikel 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EEC", Kapitel 5 4 1

unterscheiden, insbesondere unter der Berücksichtigung, dass sich die Lebensraumtypen 6120*, 6210, 6240*, 6510, 91U0 und *Jurinea cyanoides* alle in einem ungünstigen Erhaltungszustand auf biogeografischer Ebene befinden und daher eine größere Fläche/größere Population benötigen, um einen günstigen Erhaltungszustand in der kontinentalen biogeografischen Region erreichen zu können.

7. Die deutschen Behörden werden gebeten zu erklären, welche Erhaltungsziele für die Vertraglichkeitsprüfung des Vogelschutzgebiets „Dünen- und Sandgebiet Mainz-Ingelheim“ DE 6014-401 herangezogen wurden. Bitte geben Sie eine Referenz für die rechtlich festgelegten Erhaltungsziele an bzw. einen Hyperlink.

D. Alternativlösungen:

Die deutschen Behörden prüften mehrere Alternativen, darunter eine andere Trassierung der Autobahn oder den Bau eines Tunnels. Keine dieser Alternativen konnte aufgrund technischer Schwierigkeiten oder stärkerer negativer Auswirkungen auf das Schutzgebiet als durchführbar erachtet werden.

a) Temporäre Benutzung des Seitenstreifens während der Hauptverkehrszeiten

In vielen Regionen Deutschlands ist es üblich, dass Seitenstreifen bei Bedarf vorübergehend für den Verkehr freigegeben werden (siehe Abb. 5). Da es in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am späten Nachmittag eher zu Staus kommt, könnte der Seitenstreifen über eine Ampelregelung bei Bedarf vorübergehend geöffnet werden.

Allerdings argumentierte die zuständige deutsche Behörde im Antrag nach Artikel 6 Absatz 4, dass diese Alternative rechtlich nicht möglich sei, da: (1) im „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016“ der Ausbau der Autobahn von 4 auf 6 Fahlstreifen als Bedarf gesetzlich normiert wurde; (2) die Behörde auch an die im Jahr 2010 vertragliche Verwaltungsvereinbarung zwischen den deutschen Bundesländern Hessen und Rheinland-Pfalz gebunden ist, da darin der Ausbau der Autobahn von 4 auf 6 Fahrspuren vereinbart wurde. Die deutschen Behörden argumentierten auch, dass (3) der Standstreifen als Ersatzfahrbahn genutzt werden könnte, wenn auf der Autobahn in Zukunft Bauarbeiten erforderlich wären. Daher gab es für die Behörde keine andere Alternative als den Ausbau der Autobahn von 4 auf 6 Fahrspuren zu planen



Abb. 5a: Der rechte Seitenstreifen kann während der Stoßzeiten durch Ampeln zeitweise geöffnet werden. Da die Verkehrsdichte zum Zeitpunkt der Aufnahme gering war, ist der Seitenstreifen gesperrt (6/2022: Autobahn A99 bei Unterföhring, Bayern).



Abb. 5b: Das blaue Verkehrszeichen auf der rechten Straßenseite weist auf die Möglichkeit hin, den Seitenstreifen zu benutzen, was zum Zeitpunkt der Aufnahme vorübergehend durch die Überkopfanzeige mit einem Tempolimit erlaubt ist (6/2022: Autobahn A9 bei München, Bayern).

Frage:

8. Die deutschen Behörden werden gebeten detaillierter zu erklären, warum eine vorübergehende Nutzung des Seitenstreifens auf der A 643 in Rheinland-Pfalz während der Hauptverkehrszeiten als Alternative zum Ausbau der Autobahn auf 6 Fahrspuren nicht möglich sein soll.

b) Einführung eines Tempolimits auf dem Autobahnabschnitt zur Reduktion der Stickstoffeinträge und um die Fahrspurbreite zu verringern

Die deutschen Behörden haben nicht geprüft, ob eine Reduzierung des Tempolimits eine geeignete Alternative zum Ausbau der Autobahn auf 6 Fahrspuren wäre, um die Stauprobleme zu lösen bzw. um die Auswirkungen des Projekts zu vermindern.

Die Breite der Autobahn richtet sich nach der Entwurfsgeschwindigkeit des Projekts¹². Beispielsweise könnte eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Naturschutzgründen z.B. auf 100 km/h eingeführt werden, da die Autobahn durch ein sehr sensibles und wichtiges Natura 2000-Gebiet führt. Diese Maßnahme könnte beispielsweise temporär und flexibel eingeführt werden, wenn die Stickstoffeinträge aufgrund einer temporären Verkehrsdichte eine gewisse Höchstgrenze überschritten haben. Das würde die Stickstoffeinträge in das Naturschutzgebiet und damit die negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter verringern (siehe Seite 1 dieses Anhangs).

Wie in Abb. 6 ersichtlich beträgt die Gesamtbreite der bestehenden Autobahn 25 m (die Breite der Außenfahrbahn beträgt 3,50 m und der Seitenstreifen 2,00 m), während das vorgeschlagene Projekt 32 m erfordert (die Breite der Außenfahrbahn beträgt 3,75 m und der Seitenstreifen 2,50 m).

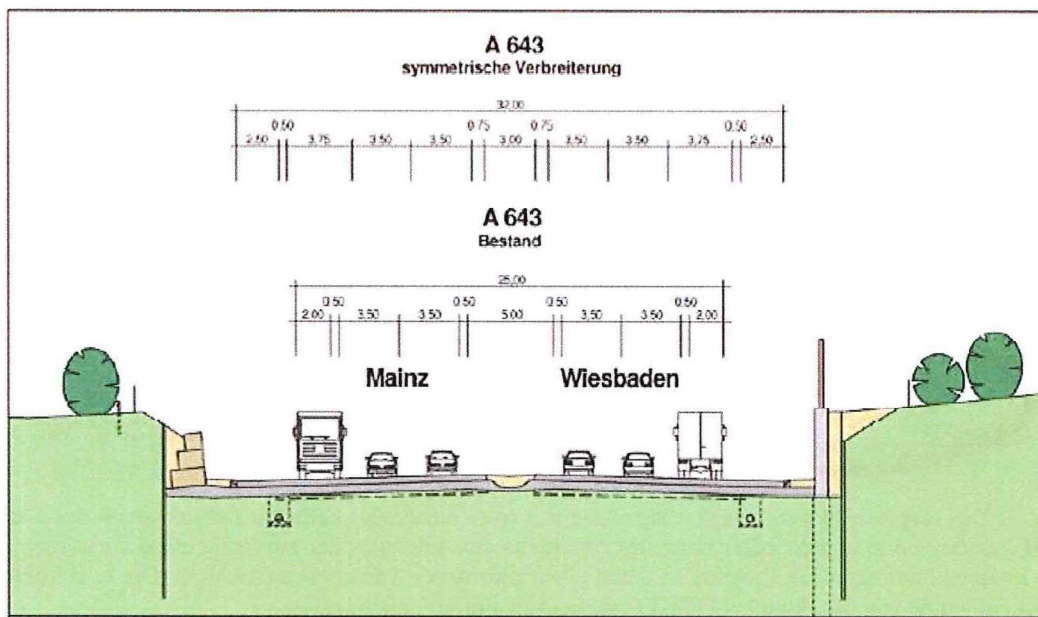


Abb. 6: Ein Vergleich zwischen der bestehenden Autobahn mit 4 Fahrspuren (unterer Bildabschnitt) und dem geplanten Projekt mit 6 Fahrspuren (oberer Bildabschnitt).

Aus diesem Grund

9. werden die deutschen Behörden gebeten zu erklären, warum die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Autobahnabschnitt zur Verringerung der Fahrspurbreite nicht als Alternative zum Ausbau der Autobahn auf 6 Fahrspuren und zur Verringerung der Stickstoffbelastung geprüft wurde.

D. Ausgleichsmaßnahmen:

¹² Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Köln: RAS-Q using RQ26 and RAA using RQ28.

Wie zuvor erläutert, wurde die FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht im Hinblick auf gebietsspezifischen Erhaltungsziele durchgeführt, die dem erforderlichen rechtlichen Standard entsprechen. Da die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen auf dieser fehlerhaften Verträglichkeitsprüfung beruhen, weisen sie sehr wahrscheinlich die gleichen Mängel auf, wie sie zuvor im Abschnitt B angeführt wurden.

Darüber hinaus muss festgestellt werden, dass die Ausgleichsmaßnahmen 6.1, 6.2 und 5 für die Lebensraumtypen 6120*, 6212, 6240 und *Jurinea cyanoides* sehr nahe an jenem Abschnitt der Autobahn liegen (siehe Abb. 7), welcher zukünftig ausgebaut werden soll, wie in der vertraglichen Verwaltungsvereinbarung zwischen den Bundesländern Hessen und Rheinland-Pfalz festgelegt wurde. Daher ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass auch die jetzt vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen vom zukünftigen Autobahnausbau betroffen sein werden.

Die Kommission stellt außerdem fest, dass die Wiederherstellung der betroffenen Lebensraumtypen gemäß der verfügbaren Literatur¹³ erheblich mehr Zeit in Anspruch nimmt als von den deutschen Behörden in ihren Vorschlägen für Ausgleichsmaßnahmen angegeben wurde.



Abb. 7: 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.

Aus diesem Grund

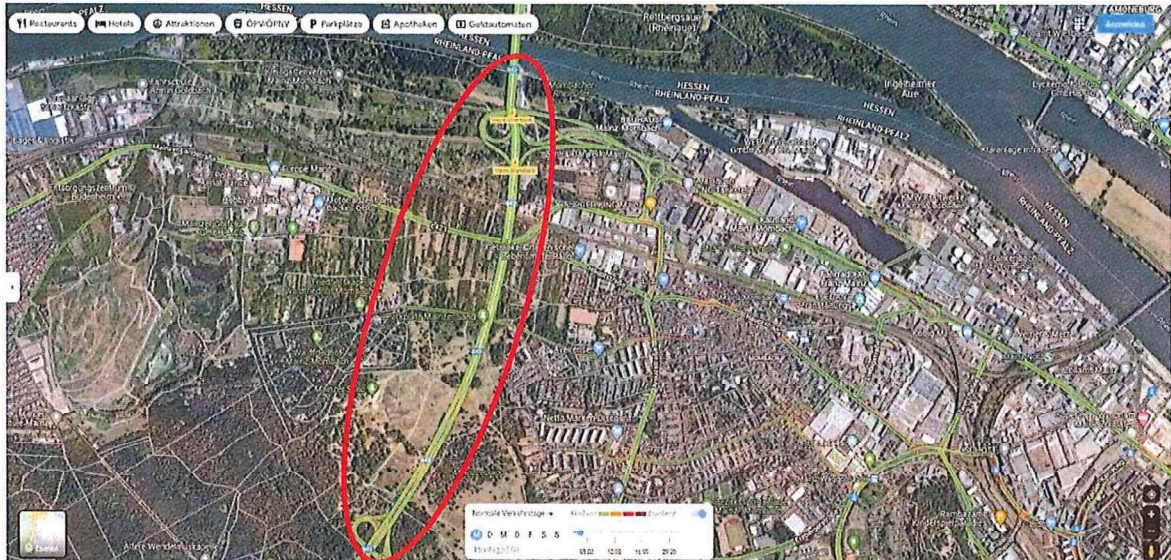
10. werden die deutschen Behörden gebeten, die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen auf der Grundlage einer überarbeiteten FFH-Verträglichkeitsprüfung zu überarbeiten, die sowohl das Gesamtprojekt abdeckt, wie auch auf der Grundlage der überarbeiteten gebietsspezifischen und quantifizierten Erhaltungsziele durchgeführt wurde. Die Ausgleichsmaßnahmen müssen über die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen für das Schutzgebiet hinausgehen.

¹³ BfN (2006): Naturschutz und Biologische Vielfalt Nr 34. Rote Liste der gefährdeten Biototypen Deutschlands.

Anhang II:

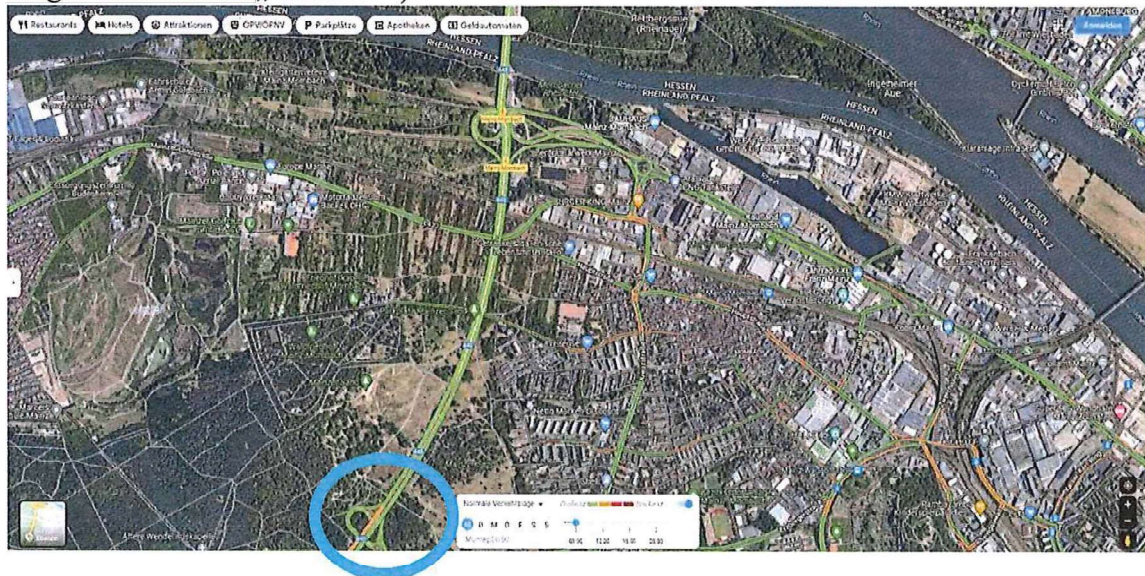
Monitoring der Verkehrsdichte der Autobahn A 643 vom Montag, 13.6.2022 während der Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags. Der rot eingekreiste Bereich zeigt den Standort des Projekts (Quelle google.com, Verkehrsüberwachung in Echtzeit).

7:00 Uhr

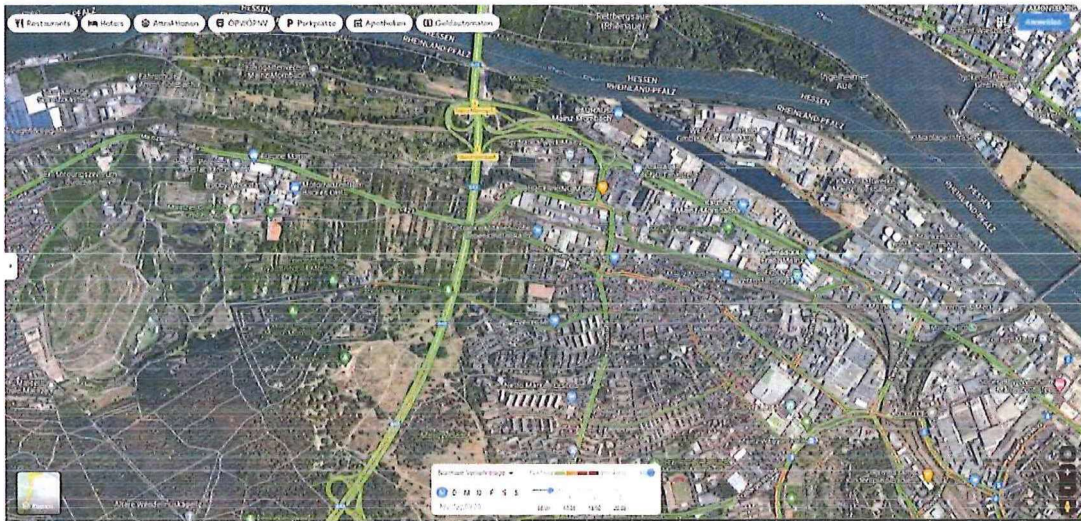


8:00 Uhr

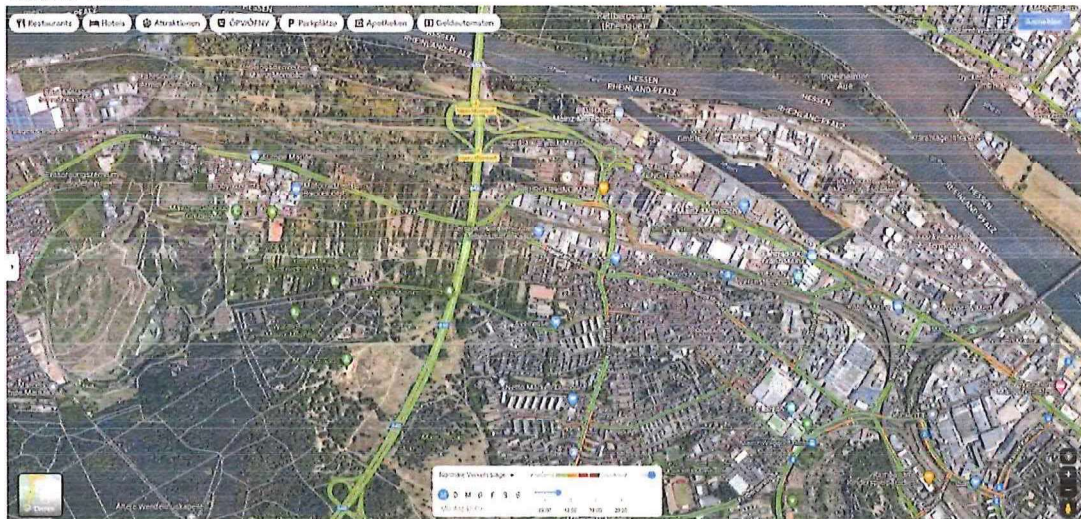
Zu diesem Zeitpunkt (8:00 Uhr) ist nur an einer einzigen Stelle an der Ausfahrt Mainz-Gonsenheim (Endpunkt des aktuellen Projektes) eine leichte Zunahme des Verkehrs zu beobachten, welcher noch nicht als Stau bezeichnet werden kann (Stufe 2 „orange“ von möglichen 4 Stufen „dunkelrot“).



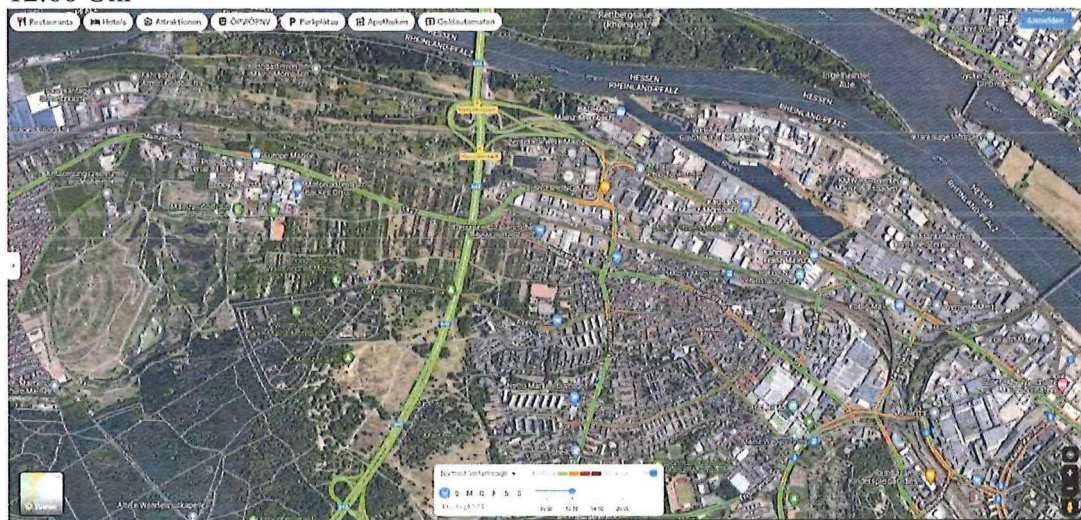
9:00 Uhr



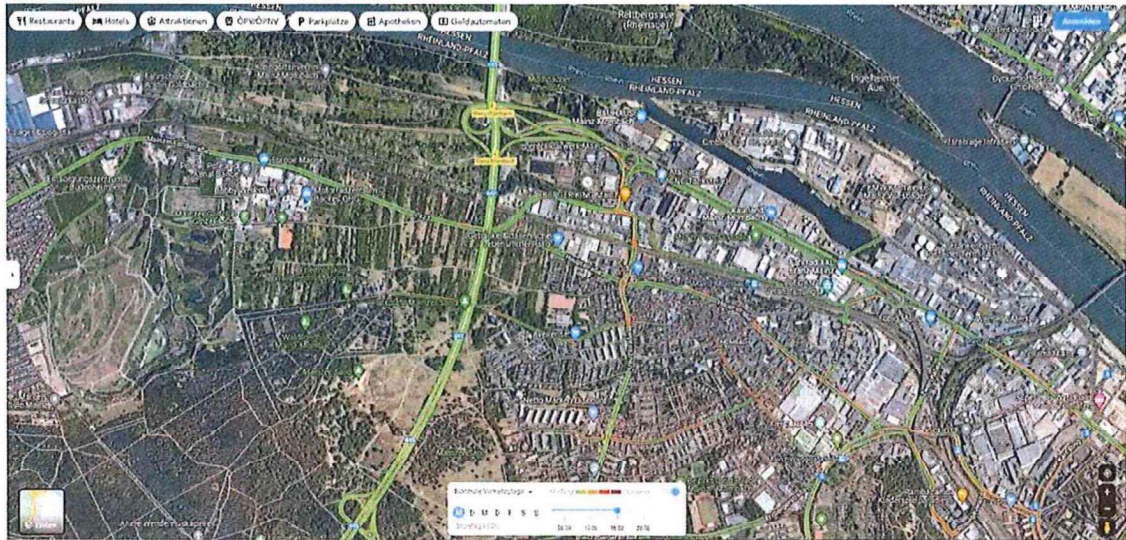
10:00 Uhr



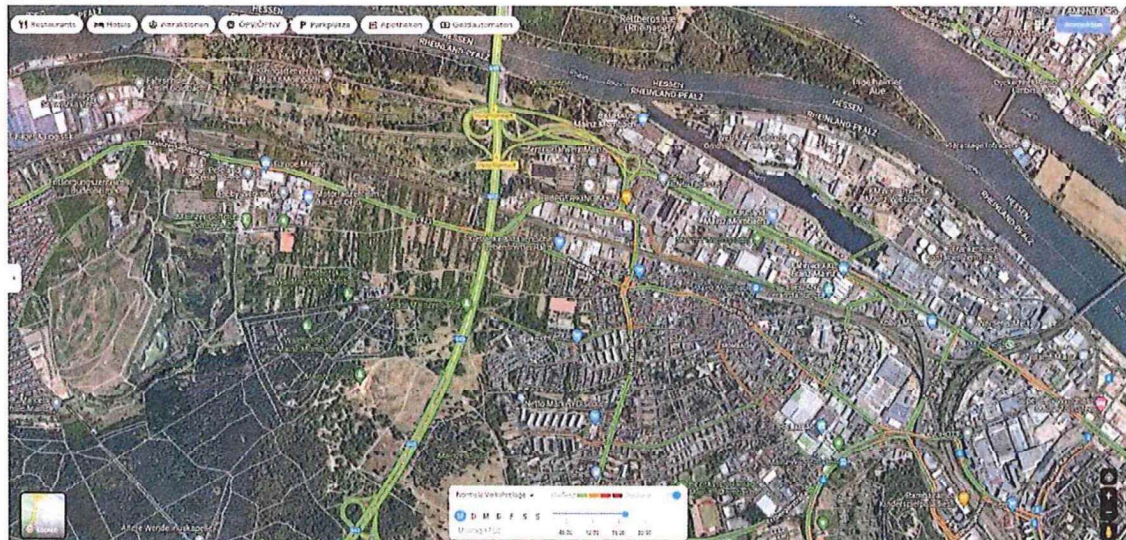
12:00 Uhr



16:00 Uhr



17:00 Uhr



18:00 Uhr

