II

(Besluiten waarvan de publikatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

ADVIES VAN DE COMMISSIE

van 18 december 1995

over de aanleg van de geplande autosnelweg A 20 (Bondsrepubliek Duitsland) door het Dal van de Peene, overeenkomstig artikel 6, lid 4, van Richtlijn 92/43/EEG van de Raad inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna

(96/15/EG)

1. **Autosnelweg A 20**

1.1. In het kader van het verkeersprojekt „Deutsche Einheit" plant de Bondsrepubliek Duitsland de aanleg van de autosnelweg A 20 Lubeck — Stralsund — Stettin.

Volgens de plannen zal deze autoweg op het grondgebied van Mecklenburg-Voorpommeren door twee gebieden lopen die in Richtlijn 79/409/EEG van de Raad inzake de instandhouding van wilde vogels als speciale beschermingszones [1] zijn aangewezen. Deze zones omvatten prioritaire natuurlijke habitattypen die van de autoweg hinder zouden kunnen ondervinden. De Duitse regering beroept zich op dringende redenen van doorslaggevend openbaar belang, waarbij de menselijke gezondheid of de openbare veiligheid geen rol spelen. Daarom dient de Commissie overeenkomstig artikel 6, lid 4, van Richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna van de Raad van 21 mei 1992 [2] (habitatrichtlijn) een advies uit te brengen.

1.2. Wat de doorkruising van het Dal van Trebel en Recknitz betreft, stelde de Commissie in haar advies van 27 april 1995 [3] dat de achteruitgang van de beschermingszone gewettigd was om dringende redenen van groot openbaar belang. In haar advies ging de Commissie niet in op de doorsnijding van het Peenedal, omdat de plannen voor dit traject door de Duitse autoriteiten in heroverweging zijn genomen teneinde minder schadelijke routes te kunnen evalueren.

In haar schrijven van 3 augustus 1995 liet het Duitse Ministerie van Vervoer de Commissie weten dat de nieuwe plannen voor de aanleg van de snelweg door het Dal van de Peene waren afgerond en verzocht zij haar overeenkomstig artikel 6, lid 4, van de habitatrichtlijn een advies uit te brengen. Op haar verzoek kreeg de Commissie vervolgens in een van 6 oktober 1995 daterend schrijven verdere informatie en gedetailleerde vegetatie- en vogelkaarten toegestuurd. Op 24 oktober 1995 stelde de Commissie zelf ter plaatse en onderzoek in.

1.3. Het Duitse kabinet heeft bij twee besluiten de hoogste prioriteit toegekend aan het project voor de autosnelweg A 20, waarbij als motivering werd gegeven dat voor de stimulering van de economie in Mecklenburg-Voorpommeren, waar grote werkloosheid heerst, een ingrijpende verbetering van het bestaande wegennet noodzakelijk is. Bij het „Fernstraßenausbaugesetz" van 15 november 1993 heeft de Bondsdag formeel vastgesteld dat deze autosnelweg noodzakelijk is.

[1] PB nr. L 103 van 25. 4. 1979, blz. 1.
[2] PB nr. L 206 van 22. 7. 1992, blz. 7.
[3] PB nr. C 178 van 13. 7. 1995, blz. 3.

In oktober 1995 was het werkloosheidspercentage in Mecklenburg-Voorpommeren, berekend op de totale beroepsbevolking, 15,2 (1). Het werkloosheidspercentage in de nieuwe deelstaten bedroeg 13,8 % tegenover 8,1 % in de oude deelstaten. Voor de gehele Bondsrepubliek was het werkloosheidspercentage 9,2 %. Het percentage werklozen in Mecklenburg-Voorpommeren is dus twee keer zo hoog als in de oude deelstaten ; dit is reeds het geval sinds 1992.

Met een bevolking die 2,3 % van de totale bevolking van de Bondsrepubliek uitmaakt heeft Mecklenburg-Voorpommeren een aandeel van ongeveer 1,1 % in het Duitse bruto binnenlands produkt (ramingen voor 1994) (2). Het bruto binnenlands produkt van Mecklenburg-Voorpommeren ligt, gelet op de bevolkingsomvang, dan ook duidelijk onder het gemiddelde bruto binnenlands produkt.

Mecklenburg-Voorpommeren is een gebied dat valt onder doelstelling 1 van Verordening (EEG) nr. 2081/93 van de Raad inzake de structuurfondsen (3). Dergelijke gebieden zijn regio's met een „ontwikkelingsachterstand", waar de ontwikkeling en de structurele aanpassing in het bijzonder moeten worden bevorderd, teneinde de economische en sociale samenhang in de Gemeenschap te versterken.

1.4. De autosnelweg A 20 vormt een onderdeel van het transeuropese wegennet (4). Dit wegennet moet als onderdeel van de transeuropese netwerken (artikel 129 B van het EG-verdrag) worden verbeterd, teneinde het functioneren van de interne markt te waarborgen en de burgers van de Unie, de economische subjecten, alsmede de regionale en lokale gemeenschappen in staat te stellen ten volle profijt te trekken van de voordelen van een ruimte zonder binnengrenzen. Door het wegennet moeten met name de niet aan zee grenzende en perifere regio's met de centrale regio's van de Gemeenschap worden verbonden, teneinde de economische en sociale samenhang in de Gemeenschap te versterken.

2. De beschermingszone

De geplande autoweg loopt door de beschermingszone „Peenetal vom Kummerower See bis Schadefähre". Hierbij wordt zo'n 70 km het Dal van de Peene gevolgd ; de snelweg vormt een corridor met een tussen 1 en 5 km variërende breedte, tussen de kust en het zuidoostelijk deel van Mecklenburg-Voorpommeren gelegen. Het gebied omvat de grootste en, wat fauna en flora betreft, ook de rijkste alluviale laagveengronden in Noord-Duitsland. Het is een broed- en rustplaats voor een groot aantal zeldzame en bedreigde vogelsoorten, waaronder trekvogels. Het gehele gebied bestaat uit boshoogveen en nog overgebleven alluviale bossen, beide prioritaire habitattypen uit hoofde van de habitatrichtlijn (bijlage I, nr. 44.A.1 tot 44.A.4 en 44.3).

Met uitzondering van vier in de beschermingszone gelegen vestigingen (Anklam, Jarmen, Loitz, Demmin) worden grote gedeeltes van het dal niet door de mens gebruikt.

3. De plannen

Voor de verbinding over de Peene heeft de Bondsrepubliek als voornaamste alternatieve oplossingen varianten ten westen van Loitz en ten oosten en westen van Jarmen onderzocht. Om economische en structurele redenen, in het bijzonder de tijdbesparende verbinding van Grimmen en Greifswald met andere economische centra, heeft de Bondsrepubliek aan een traject ten oosten van Jarmen de voorkeur gegeven.

Op 20 januari 1995 besloot het Ministerie van Vervoer dat de weg ten oosten van Jarmen zal moeten komen. Het Ministerie van Economische Zaken van Mecklenburg-Voorpommeren werd opgedragen een oplossing voor de verbinding over de Peene te vinden die met de nationale en Europese milieudoelstellingen in overeenstemming zou zijn.

(1) Bron : Bundesanstalt für Arbeit
(2) Bron : Statistisches Bundesamt.
(3) PB nr. L 193 van 31. 7. 1993
(4) Besluit 93/629/EEG van de Raad van oktober 1993, PB L 305 van 10. 12. 1993.

Aldus zouden alternatieve projecten ten westen van Jarmen of Loitz niet langer door de autoriteiten van Mecklenburg-Voorpommeren in overweging kunnen worden genomen. De Commissie moet er, overeenkomstig artikel 6, lid 4, van de habitatrichtlijn, evenwel voor zorgen dat eventuele schadelijke gevolgen voor een gebied alleen bij gebrek aan alternatieve oplossingen worden aanvaard. Zij moet daarom nagaan of er voor het gebied ten oosten van Jarmen een minder schadelijke oplossing bestaat dat het voorgestelde traject.

3.1. *De oorspronkelijk voorgestelde verbinding over de Peene ten oosten van Jarmen.*

Volgens de oorspronkelijke aanlegplannen zou de A 20 via een ongeveer 1 000 m ten oosten van de bestaande oversteekmogelijkheid bij Jarmen gelegen brug de Peene moeten oversteken. Binnen dit gedeelte van de beschermingszone schijnen de alluviale laagveengronden het boshoogland, een prioritair habitattype, geen schadelijke gevolgen van het huidige gebruik van dit tracé te hebben ondervonden. Er zijn dan ook nog veel soorten die dit deel van de Peene als voedings- en nesthabitat gebruiken. Bij wijze van voorbeeld noemen wij hier de kwartelkoning (Crex crex), de blauwborst (Luscinia svecica) en de ooievaar (Ciconia ciconia), die hier worden aangetroffen.

Dit traject zou het boshoogland rechtstreeks hebben aangetast over een strook van zo'n 150 m breed. Indirecte gevolgen (lawaai, vervuiling, lichtoverlast, veranderingen in de diversiteit van de soorten) zouden in een gebied van zo'n 1 000 m aan weerskanten van de autoweg zijn opgetreden.

3.2. *De oversteek van de Peene bij Loitz*

Ten westen van Loitz is er de hoogspanningsleiding die tot op zekere hoogte kwalijke gevolgen voor deze streek heeft. Hoewel prioritaire habitats niet rechtstreeks door dit traject zouden worden aangetast, zouden er toch over een aanzienlijke afstand prachtige laagveengronden vernietigd worden. En nog erger is het dat de habitats van het kleine waterhoen (Porzana parva, de blauwborst en de schreeuwarend (Aquila pomarina) zouden worden beschadigd. Vooral de schreeuwarend is in Duitsland bijzonder zeldzaam, en broedt nergens anders dan in Midden- en West-Europa.

3.3. *De oversteek van de Peene ten westen van Jarmen*

Dit alternatieve traject zou 2,5 km ten westen van de oorspronkelijk geplande oeververbinding in Jarmen-oost worden gesitueerd. Als prioritaire habitats zouden de nog resterende alluviale bossen hier rechtstreekse gevolgen van ondervinden ; op zo'n 150 m van het voorgestelde traject is boshoogland, een ander prioritair habitattype, te vinden, dat hiervan dus indirect te lijden zou hebben. Ook zou schade worden toegebracht aan broed- en voedingsplaatsen voor blauwborsten en ooievaars.

3.4. *De verbinding over de Peene ten oosten van Jarmen, zoals momenteel gepland*

Volgens de huidige tracéplannen zal de A 20 de rivier de Peene 300 m ten oosten van de bestaande oeververbinding (nationale weg B 96) en dichtbij een winkelcentrum, oversteken. Prioritaire habitats, waarvan de dichtst bijzijnde 300 m van de geplande brug ligt, zouden niet rechtstreeks worden aangetast. Wel zal het traject gevolgen hebben voor andere soorten van communautair belang, zoals de otter (Lutra lutra), de bever (Castor fiber), de IJsvogel (Alcedo atthis) en een vlindersoort als de Lycaena dispar. Deze soorten komen echter in de gehele beschermingszone voor of, zoals in het geval van de Lycaena, tenminste in een aantal delen van het beschermingsgebied.

4. Conclusies

4.1. *Gevolgen voor het gebied*

Van de vier oversteekmogelijkheden binnen de beschermingszone is de momenteel voorgestelde mogelijkheid de minst schadelijke. Prioritaire habitats hebben hier niet direct van te lijden. Er zijn geen bijzonder zeldzame vogelsoorten — die de reden waren waarom dit dal als speciale beschermingszone is aangemerkt — die

rechtstreeks hinder van de verbinding zullen ondervinden. Door de weg vlak bij de bestaande oeververbinding te situeren, wordt een doorsnijding van een ongerept deel van het dal vermeden en gaan de nieuwe negatieve effecten in feite op in het geheel van de ecologische belasting die het gebied reeds van het nabij gelegen dorp, de bestaande brug en allerlei industriële procédés te verwerken heeft. Om deze redenen kunnen die implicaties van de autosnelweg voor het gebied als geheel als draaglijk worden beschouwd.

4.2. *Dwingende redenen van doorslaggevend algemeen belang*

Zoals de Commissie in haar bovenvermeld advies van 27 april 1995 heeft uiteengezet heeft Mecklenburg-Voorpommeren te kampen met een zeer grote werkloosheid. Het werkloosheidspercentage in Mecklenburg-Voorpommeren is al enkele jaren bijna tweemaal zo hoog als in de oude deelstaten. Het bruto binnenlands produkt van Mecklenburg-Voorpommeren ligt in verhouding tot het aantal inwoners duidelijk onder het gemiddelde bruto binnenlands produkt van de gehele Bondsrepubliek.

Met het oog op de bijzondere situatie van Mecklenburg-Voorpommeren voorziet de Gemeenschap in stimuleringsmaatregelen in het kader van de verordening inzake de structuurfondsen. Bovendien vormt de A 20 een onderdeel van de transeuropese vervoernetwerken. Zowel het structuurfonds als de transeuropese netwerken zijn erop gericht de totstandkoming van de interne markt en de economische en sociale samenhang in de Gemeenschap te bevorderen (artikel 129 B en artikel 130 A van het EG-Verdrag). Te dien einde moet in Mecklenburg-Voorpommeren een vervoeras tot stand worden gebracht waarmee deze deelstaat met de meer centraal gelegen gebieden in de Gemeenschap wordt verbonden.

De bijzondere betekenis van de A 20 als onderdeel van de „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" blijkt uit de hoogste prioriteit die hieraan door het Duitse kabinet is gegeven alsmede uit de door de Duitse Bondsdag vastgestelde noodzaak van deze verbindingsweg.

Een alternatieve oplossing is niet gevonden. Gezien lengte en locatie van de snelweg is het niet mogelijk een doorsnijding van het beschermingsgebied te voorkomen ; de met de aanleg van de autoweg en de gewenste verkeersbundeling beoogde doelstellingen zouden dan niet worden bereikt.

4.3. *Verzachtende en compenserende maatregelen*

Het door het dal lopende tracé zal echter een nieuwe kunstmatige hinderpaal gaan vormen voor de migratie van aldaar levende diersoorten en zal ook een storende invloed hebben op andere habitattypen die voor de in de vogel- en habitatrichtlijnen genoemde soorten van belang zijn. Om deze reden zullen toereikende compensatiemaatregelen moeten worden getroffen om te bewerkstelligen dat het „natura 2000"-netwerk globaal gezien intact blijft. De Commissie heeft kennis genomen van de compenserende maatregelen die beschreven worden in de brief van het Duitse Ministerie van Vervoer van 30 oktober 1995, waarbij wordt voorzien in maatregelen ter bevordering van de totstandbrenging of het herstel van zeven verschillende habitattypen in een gebied van bijna 100 ha in het Peenedal tussen Jarmen en Loitz. Deze maatregelen moeten samenvallen met de bouwwerkzaamheden en de Commissie zou gaarne zien dat de Bondsregering haar adequaat over deze maatregelen informeert.

De Commissie heeft tevens nota genomen van de te treffen maatregelen om de van de autoweg ondervonden overlast tijdens en na de constructiewerkzaamheden, zoals deze in de brief van het Ministerie van Vervoer van 30 oktober 1995 worden opgesomd, te verlichten. De bouwwerkzaamheden zullen vanaf pontons worden uitgevoerd, om het gebied zoveel mogelijk schade te besparen en het aantal in de alluviale vlakte aan te brengen pijlers zal tot het absoluut noodzakelijke minimum worden beperkt. Voorts zullen beschermende maatregelen worden genomen om emissies van de autoweg tegen te gaan, waarbij onder andere aan geluidswallen aan beide kanten van de brug wordt gedacht. Deze geluidswallen moeten ook dienen om de hinder die nachtdieren van de koplampen van over de brug rijdende auto's kunnen ondervinden, waaronder het aantrekkingseffect ervan, te verminderen. Bovendien moeten geschikte aanvullende maatregelen worden genomen om mogelijke olielekkages binnen de perken te houden, waarbij verzekerd moet worden dat, ook in geval van ongelukken, olie en andere gevaarlijke stoffen niet in de beschermingszone terecht kunnen komen.

Rekening houdend met de geplande compenserende en verzachtende maatregelen en overwegende dat voor de minst schadelijke alternatieve oplossing is gekozen, geeft de Commissie, overeenkomstig artikel 6, lid 4, van Richtlijn 92/43/EEG, het volgende advies :

De aantasting van de beschermingszone „Peenetal vom Kummerower See bis Schadefähre" door de geplande autosnelweg A 20 ten oosten van Jarmen is om dringende redenen van doorslaggevend algemeen belang gerechtvaardigd.

Gedaan te Brussel, 18 december 1995.

Voor de Commissie
Ritt BJERREGAARD
Lid van de Commissie