

## II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

## KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS UDTALELSE

af 18. december 1995

om at lade den planlagte motorvej A 20 (Forbundsrepublikken Tyskland) krydse Peenedalen i medfør af artikel 6, stk. 4, i Rådets direktiv nr. 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter

(96/15/EF)

1. Motorvej A 20

- 1.1. Forbundsrepublikken Tyskland agter som led i transportprojekterne »Deutsche Einheit« at anlægge motorvejsstrækning A 20 fra Lybæk (Lübeck) over Stralsund til Szczecin (Stettin) i Polen.

Efter planerne for motorvejens linjeføring vil denne på delstaten Mecklenburg-Vorpommerns territorium komme til at krydse to særligt beskyttede områder i henhold til Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle<sup>(1)</sup>. Disse områder rummer højt prioriterede former for naturlige levesteder, som i givet fald vil kunne berøres af motorvejen. Den tyske regering fremfører en række bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser af anden art end menneskers sundhed eller den offentlige sikkerhed. Derfor skal Kommissionen afgive udtalelse herom i medfør af artikel 6, stk. 4, i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter<sup>(2)</sup> (\*habitatdirektivet\*).

- 1.2. For så vidt angår delstrækningen gennem Trebel- og Recknitzdalen, tilkendegav Kommissionen i sin udtalelse af 27. april 1995<sup>(3)</sup>, at forringelsen af det beskyttede område var berettiget med bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser. Vejafsnittet gennem Peenedalen var ikke omfattet af denne udtalelse fra Kommissionen, fordi de tyske myndigheder påny havde taget stilling til linjeføringsplanerne for denne del af vejen med henblik på at evaluere mindre skadelige linjeføringer.

I sin skrivelse af 3. august 1995 oplyste det tyske trafikministerium Kommissionen om, at de nye linjeføringsplaner med hensyn til krydsningen af Peenedalen lå færdig, og anmodede om en udtalelse i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 4. På Kommissionens anmodning fremsendtes der yderligere oplysninger samt detaljerede kort over både plantevækst og fuglebestande med en skrivelse af 6. oktober 1995. Den 24. oktober 1995 foretog Kommissionen en vurdering på stedet af følgerne af de forskellige muligheder for krydsning af det særligt beskyttede område.

- 1.3. Som Kommissionen har skitseret i sin udtalelse af 27. april 1995, er der i to tyske regeringsbeslutninger blevet givet højeste prioritet til A 20-motorvejsprojektet med den begrundelse, at der er behov for at gennemføre omfattende forbedringer af det allerede eksisterende vejnet for at fremme erhvervslivet i Mecklenburg-Vorpommern, hvor arbejdsløsheden er meget høj. Med den nye lov om udvikling af vejbyggeri af 15. november 1993 har Forbundsdagen tilkendegivet, at der er behov for denne motorvejsstrækning.

<sup>(1)</sup> EFT nr. L 103 af 25. 4. 1979, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT nr. L 206 af 22. 7. 1992, s. 7.

<sup>(3)</sup> 95/C 178/03 (EFT nr. C 178 af 13. 7. 1995, s. 3).

Arbejdsløsheden i Mecklenburg-Vorpommern målt i forhold til antallet af erhvervsaktive lå i oktober 1995 på 15,2 % <sup>(1)</sup>. I de nye delstater som helhed var arbejdsløsheden samtidig 13,8 %, mens den i de gamle delstater lå på 8,1 %. Arbejdsløsheden i Forbundsrepublikken som helhed var 9,2 %. Arbejdsløsheden i Mecklenburg-Vorpommern er således næsten dobbelt så høj som i de gamle delstater, hvilket har været tilfældet siden 1992.

Med en andel på 2,3 % af Tysklands samlede befolkning bidrog Mecklenburg-Vorpommern med cirka 1,1 % til den indenlandske bruttonationalindkomst (skøn for 1994 <sup>(2)</sup>). Dermed er bruttonationalindkomsten i Mecklenburg-Vorpommern, målt i forhold til befolkningstallet, betydeligt under landsgennemsnittet for bruttonationalindkomsten.

Mecklenburg-Vorpommern er et »mål 1«-område i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2081/93 om strukturfondene <sup>(3)</sup>. Der er her tale om de områder, hvor udviklingen er »bagud«, og hvis udvikling og strukturelle tilpasning skal fremmes med henblik på at styrke Fællesskabets økonomiske og sociale samhørighed.

- 1.4. Motorvej A 20 er en del af det transeuropæiske vejnet <sup>(4)</sup>. Dette net, der indgår som led i de transeuropæiske net (EF-traktatens artikel 129 B), skal forbedres med henblik på at sikre det indre markeds funktion og gøre det muligt for Unionens borgere, erhvervslivets parter samt de regionale og lokale myndigheder at drage nytte af et område uden indre grænser. Sigtet med dette vejnet er især at forbinde afsides liggende eller isolerede regioner med Fællesskabets centrale dele for at styrke Fællesskabets økonomiske og sociale samhørighed.

## 2. Det særligt beskyttede område

Den planlagte motorvej kommer til at krydse det fredede område »Peenetal vom Kummerower See bis Schadfähre«. Området følger Peenefloddalen over 70 km; det danner en korridor med en bredde på mellem 1 og 5 km, beliggende mellem Østersøkysten og den sydøstlige del af Mecklenburg-Vorpommern. Området rummer de største og, for så vidt angår plante- og dyreliv, de artsrigeste kalkrige mosestrækninger i hele Nordtyskland. Det er yngle- og rasteplads for et stort antal sjældne og truede fuglearter, herunder trækfugle. Hele området rummer skovbevoksede tørvemoser og alluviale residuelle skove, som begge er prioriterede naturtyper i henhold til habitatdirektivet (bilag I, nr. 44.A.1 — 44.A.4 samt 44.3).

Med undtagelse af fire bebyggede områder, som er beliggende i det særligt beskyttede område (Anklam, Jarmen, Loitz og Demmin), har vide strækninger i dalen stort set ikke været genstand for menneskelige aktiviteter.

## 3. Planerne for linjeføringen

Hvad angår krydsningen af Peene, har Forbundsrepublikken allerede som de væsentligste alternative løsninger undersøgt området vest for Loitz og områderne øst og vest for Jarmen. Af økonomiske og strukturmæssige grunde — herunder især den tidsbesparende tilslutning af Grimmen og Greifswald til andre økonomiske centre — er Forbundsrepublikken gået ind for krydsningen øst for Jarmen.

Den 20. januar 1995 besluttede Forbundsrepublikkens trafikministerium, at vejen burde føres øst om Jarmen. Økonomiministeriet for Mecklenburg-Vorpommern fik besked på at finde en løsning med hensyn til vejens forløb over Peenedalen, hvorved der kunne sikres overensstemmelse med de nationale og europæiske målsætninger på miljøområdet.

<sup>(1)</sup> Kilde: Bundesanstalt für Arbeit.

<sup>(2)</sup> Kilde: Statistisches Bundesamt.

<sup>(3)</sup> EFT nr. L 193 af 31. 7. 1993, s. 5.

<sup>(4)</sup> Rådets beslutning 93/629/EØF af 29. oktober 1993 (EFT nr. L 305 af 10. 12. 1993, s. 11).

Således kunne myndighederne i Mecklenburg-Vorpommern ikke længere overveje alternative linjeføringer vest om Jarmen eller Loitz. Kommissionen skal imidlertid i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, sikre, at ugunstige følgevirkninger for en lokalitet kun accepteres i tilfælde af, at der ikke findes alternative løsningsmuligheder. Den skal derfor vurdere, hvorvidt der findes en mindre skadevoldende løsning end den foreslåede linjeføring øst om Jarmen.

### 3.1. *Krydsning af Peenefloden øst for Jarmen som oprindeligt foretrukket*

I henhold til de oprindeligt foretrukne planer for linjeføringen skulle A 20-motorvejen føres over Peenefloden ved hjælp af en bro beliggende cirka 1 000 m øst for den allerede eksisterende vej over dalen tæt ved Jarmen. Inden for denne del af det særligt beskyttede område synes de kalkrige lavmoser og de skovbevoksede tørvemoser, som er en højt prioriteret naturtype, ikke at have været udsat for ugunstig indvirkning som følge af den hidtige udnyttelse. Antallet af arter, der benytter dette afsnit af Peene som fouragerings- eller rugehabitat, er tilsvarende højt. Blot for at nævne nogle få eksempler finder man her engsnarre (*Crex crex*), blåhals (*Luscinia svecica*) og hvid stork (*Ciconia ciconia*).

Denne linjeføring ville få direkte indvirkning på de skovbevoksede tørvemoser på en strækning af cirka 150 m. Indirekte følgevirkninger (støj, forurening, lys, ændret artsammensætning) ville kunne mærkes i et område på cirka 1 000 m til begge sider af motorvejen.

### 3.2. *Krydsning af Peenefloden ved Loitz*

Vest for Loitz har en højspændingstransmissionsledning i et vist omfang ugunstige følgevirkninger for området. Skønt vejen ikke ville få direkte indvirkning på de prioriterede levesteder, ville bemærkelsesværdige kalkrige lavmoser blive ødelagt i betydelig omkreds herfra. Værre er det, at betydningsfulde levesteder for lille rørvagtel (*Porzana parva*), blåhals og lille skrigeørn (*Aquila pomarina*) ville lide skade. Særlig lille skrigeørn er enormt sjælden i Tyskland og yngler ingen andre steder i Central- og Vesteuropa.

### 3.3. *Krydsning af Peene vest for Jarmen*

Denne mulige alternative linjeføring ville komme til at forløbe 2,5 km vest for den oprindeligt planlagte krydsning øst for Jarmen. Som prioriterede naturtyper ville de alluviale residuelle skove blive direkte berørt; de skovbevoksede højmoser, en anden prioriteret naturtype, findes cirka 150 m fra den foreslåede linjeføring og ville derfor blive indirekte påvirket. Yngle- eller fourageringspladser for blåhals og hvid stork ville ligeledes lide skade.

### 3.4. *Krydsning af Peene øst for Jarmen som planlagt for tiden*

I henhold til de gældende planer for motorvej A 20's linjeføring skal denne krydse Peene-floden 300 m øst for den eksisterende krydsning i form af hovedlandevej B 96 og tæt ved et handelscentrum. Prioriterede naturtyper vil i givet fald ikke blive direkte berørt i og med, at den nærmeste ligger 300 m fra den planlagte motorvejsbro. Dog vil vejen komme til at berøre andre arter af interesse på fællesskabsplan som for eksempel odder (*Lutra lutra*), bæver (*Castor fiber*), isfugl (*Alcedo atthis*) og blåfugl (*Lycaena dispar*). Disse arter optræder imidlertid i hele bevaringsområdet og — for så vidt angår blåfugl — i visse andre dele af det fredede område.

## 4. **Konklusioner**

### 4.1. *Følgevirkninger for lokaliteten*

Blandt de fire mulige krydsninger inden for det beskyttede område er det den, der for øjeblikket foreslås, som er den mindst skadelige. Prioriterede naturtyper berøres ikke direkte heraf. Ingen specielt sjældne fugle, hvis tilstedeværelse har givet anledning til,

at dalen er blevet udpeget som særligt beskyttet område, bliver direkte berørt. Ved at anlægge motorvejen tæt ved den eksisterende krydsning undgår man et afsnit af en helt uberørt del af dalen, ligesom nye negative følgevirkninger falder sammen med den allerede eksisterende belastning i området, som hidrører fra den nærliggende landsby, den eksisterende bro samt diverse industrivirksomheder. Af disse grunde synes indvirkningen fra motorvejen på lokaliteten at kunne tolereres i sin helhed.

#### 4.2. *Bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser*

Som Kommissionen allerede har skitseret det i sin ovenfor omtalte udtalelse af 27. april 1995, er arbejdsløsheden i Mecklenburg-Vorpommern særlig høj. Delstatens arbejdsløshed har allerede i en længere årrække været næsten dobbelt så høj som i de gamle delstater. Den bruttonationalindkomst, der gør sig gældende i Mecklenburg-Vorpommern, er i sammenligning med befolkningens andel i procent betydelig lavere end den gennemsnitlige bruttonationalindkomst for Forbundsrepublikken.

Fællesskabet tager hensyn til Mecklenburg-Vorpommerns ganske særlige situation ved specielt at fremme delstatens udvikling via strukturfondene. A 20 indgår ydermere som led i det transeuropæiske vejnet. Såvel strukturfondene som de transeuropæiske net har til formål at etablere det indre marked og styrke den økonomiske og sociale samhørighed i Fællesskabet. I denne henseende skal der oprettes en øst-vest-forbindelse i Mecklenburg-Vorpommern for at forbinde denne delstat med centrale regioner i Fællesskabet.

Den særlige værdi af motorvej A 20 som led i transportprojekterne »*Deutsche Einheit*« genspejler sig i den særligt høje prioritering, som den tyske regering har givet denne, samt i *Forbundsdagens* klassificering af denne motorvejsforbindelse som tvingende nødvendig.

Man har ikke kunnet finde nogen alternativ løsning. På grund af vejens længde og beliggenhed har man ikke kunnet undgå at berøre et vist afsnit af det beskyttede område; de målsætninger, der tilstræbes med motorvejens anlæggelse, ligesom den ønskede gruppering af trafikken ville i modsat fald ikke kunne opnås.

#### 4.3. *Afbødende og kompenserende foranstaltninger*

Den pågældende sektion af vejen vil imidlertid skabe en ny kunstig forhindring for visse arters vandring i Peenedalen og skabe forstyrrelser af andre naturtyper, som er af stor betydning for arter, der er opført i direktiverne for såvel fugle som naturtyper. Derfor må der træffes tilstrækkelige kompenserende foranstaltninger til sikring af den generelle sammenhæng i Natura 2000. Kommissionen har taget de kompenseringsforanstaltninger til efterretning, som der er gjort rede for i det tyske trafikministeriums skrivelse af 30. oktober 1995, hvori der opereres med oprettelse og yderligere udbygning eller genetablering af syv forskellige naturtyper i et område på cirka 100 ha i Peenedalen mellem Jarmen og Loitz. Disse foranstaltninger skal iværksættes sideløbende med anlægsarbejderne, og Kommissionen kræver, at forbundsregeringen holder den fyldestgørende underrettet om disse.

Kommissionen har ligeledes bemærket de foranstaltninger, som der opereres med henblik på at reducere indvirkningen fra motorvejen under og efter dennes anlæggelse, som det senest er opsummeret i trafikministeriets skrivelse af 30. oktober 1995. Anlæggelsen vil ske fra pontoner for i videst muligt omfang at begrænse skaderne på området, ligesom antallet af betonpiller i den alluviale slette reduceres til det mindst mulige. Desuden vil der blive truffet beskyttelsesforanstaltninger mod emissionerne fra motorvejen, f.eks. i form af støjafskærmning på begge sider af broen. Disse barrierer vil ligeledes blive benyttet som afskærmning til afbødning af lysudstrålingen og dermed forstyrrelsen af natdyr fra lyskeglerne fra de køretøjer, der kører over broen. Endvidere må der træffes yderligere hensigtsmæssige foranstaltninger med henblik på at kunne tilbageholde mulige olieudslip, hvilket skal kunne sikre, at der i tilfælde af ulykker ikke bliver tale om, at olier eller andre farlige stoffer forurener det fredede område.

I betragtning af ovenstående afbødende og kompenserende foranstaltninger, og under hensyntagen til, at man har valgt den mindst skadelige alternative løsning, afgiver Kommissionen i henhold til artikel 6, stk. 4, i direktiv 92/43/EØF følgende udtalelse :

Eventuelle ugunstige virkninger for det beskyttede område »Peenetal vom Kummerower See bis Schadefähre« som følge af den planlagte motorvejsstrækning A 20 øst for Jarmen er berettiget med bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser.

Udfærdiget i Bruxelles, den 18. december 1995.

*På Kommissionens vegne*

Ritt BJERREGAARD

*Medlem af Kommissionen*

---