

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

vom 18. Dezember 1995

zur Querung des Peenetales (Deutschland) durch die geplante Autobahn A 20 gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen

(96/15/EG)

1. Die Autobahn A 20

- 1.1. Die Bundesrepublik Deutschland plant im Rahmen des Verkehrsprojekts „Deutsche Einheit“ den Bau der Autobahn A 20 zur Verbindung von Lübeck, Stralsund und Stettin.

Nach der Streckenplanung kreuzt die Autobahn in Mecklenburg-Vorpommern zwei Schutzgebiete gemäß der Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten⁽¹⁾. Diese Gebiete schließen prioritäre Lebensraumtypen ein, die durch die Autobahn betroffen sein könnten. Die deutsche Regierung rechtfertigt den Eingriff in die Schutzgebiete mit zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, also Gründen, die nicht mit dem Schutz der menschlichen Gesundheit oder der öffentlichen Sicherheit verbunden sind. Deshalb muß die Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen⁽²⁾ (Habitatrichtlinie) eine Stellungnahme abgeben.

- 1.2. In ihrer Stellungnahme vom 27. April 1995⁽³⁾ befand die Kommission hinsichtlich der Querung des Trebel- und Recknitztales, daß die Schädigung des Schutzgebiets durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt werden könne. Die Querung des Peenetales war nicht Gegenstand dieser Stellungnahme der Kommission, weil die deutschen Behörden diesen Abschnitt erneut prüften, um eine weniger schädigende Streckenführung zu suchen.

Mit Schreiben vom 3. August 1995 teilte das deutsche Verkehrsministerium der Kommission mit, daß die neue Streckenplanung für die Peene-Querung abgeschlossen sei, und ersuchte um eine Stellungnahme gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Habitatrichtlinie. Auf Anfrage der Kommission wurden mit Schreiben vom 6. Oktober 1995 weitere Informationen und detaillierte Vegetations- und Vogelkartierungen übermittelt. Am 24. Oktober 1995 besichtigte die Kommission mögliche Querungen des Schutzgebiets.

- 1.3. Die Kommission hat bereits in ihrer Stellungnahme vom 27. April 1995 darauf hingewiesen, daß dem Projekt Autobahn A 20 durch zwei Beschlüsse des Bundeskabinetts höchste Priorität eingeräumt wurde, da zur Belebung der Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern, wo hohe Arbeitslosigkeit herrscht, das bestehende Straßennetz erheblich verbessert werden müsse. Durch das Fernstraßenausbaugesetz vom 15. November 1993 hat der Bundestag rechtsverbindlich den Bedarf für diese Autobahn festgestellt.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 103 vom 25. 4. 1979, S. 1.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 206 vom 22. 7. 1992, S. 7.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 178 vom 13. 7. 1995, S. 3.

Die Arbeitslosenquote in Mecklenburg-Vorpommern, bezogen auf die Anzahl aller Erwerbstätigen, betrug im Oktober 1995 15,2 %⁽¹⁾. In den neuen Bundesländern belief sich die Arbeitslosenquote im Durchschnitt auf 13,8 %, in den alten Bundesländern dagegen auf 8,1 %. Die Arbeitslosenquote in der Bundesrepublik insgesamt betrug somit 9,2 %, d. h. die Arbeitslosenquote ist in Mecklenburg-Vorpommern fast doppelt so hoch wie in den alten Bundesländern, und das seit 1992.

Mit einem Bevölkerungsanteil von 2,3 % der bundesdeutschen Bevölkerung trägt Mecklenburg-Vorpommern etwa 1,1 % zum Bruttosozialprodukt bei (Schätzungen 1994)⁽²⁾. Das in Mecklenburg-Vorpommern erwirtschaftete Bruttosozialprodukt liegt somit, bezogen auf den Bevölkerungsanteil, deutlich unter dem Durchschnitt.

Mecklenburg-Vorpommern ist ein Ziel-1-Gebiet im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 2081/93 des Rates⁽³⁾ (Strukturfondsverordnung). Solche Gebiete sind Regionen mit „Entwicklungsrückstand“, deren Entwicklung und strukturelle Anpassung besonders gefördert werden soll, um den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in der Gemeinschaft zu stärken.

- 1.4. Die Autobahn A 20 ist Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes⁽⁴⁾. Dieses Netz soll als Teil der transeuropäischen Netze (Artikel 129b des EG-Vertrags) verbessert werden, um das Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten und den Bürgern der Union, den Wirtschaftsbeteiligten wie auch den Regionen und Gemeinden die Vorteile eines Raums ohne Binnengrenzen zugute kommen zu lassen. Durch das Straßennetz sollen insbesondere eingeschlossene und am Rande gelegene Gebiete mit den zentralen Gebieten der Gemeinschaft verbunden werden, um den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in der Gemeinschaft zu fördern.

2. Das Schutzgebiet

Die geplante Autobahn wird das Schutzgebiet „Peenetal vom Kummerower See bis Schadfähre“ kreuzen. Das Gebiet folgt über 70 km dem Tal des Flusses Peene; es bildet einen Korridor mit einer Breite zwischen 1 und 5 km und liegt zwischen der Küste und dem Südosten von Mecklenburg-Vorpommern. Es ist Standort der größten und, soweit Flora und Fauna betroffen sind, wertvollsten kalkreichen Flußtalmoore in Norddeutschland. Es ist Brut- und Rastplatz für eine erhebliche Anzahl seltener und gefährdeter Vogelarten, einschließlich Zugvogelarten. Auf dem gesamten Gebiet sind Moorwälder und Restbestände von Erlen- und Eschenwäldern an Fließgewässern zu finden, die beide prioritäre Lebensraumtypen gemäß der Habitatrichtlinie sind (Anhang I, Nrn. 44.A.1 bis 44.A.4 und 44.3).

Mit Ausnahme von vier Siedlungen in dem Schutzgebiet (Anklam, Jarmen, Loitz, Demmin) sind große Teile des Tals von Menschen ungenutzt.

3. Die Streckenplanung

Für die Querung des Peenetals untersuchte die Bundesrepublik als wichtigste Alternativen das Gebiet westlich von Loitz und die Gebiete östlich und westlich von Jarmen. Aus wirtschaftlichen und strukturpolitischen Gründen, insbesondere wegen der zeitsparenden Anbindung von Grimmen und Greifswald an andere wirtschaftliche Zentren, wurde der Querung östlich von Jarmen der Vorzug gegeben.

Am 20. Januar 1995 entschied das Bundesverkehrsministerium, daß die Strecke östlich von Jarmen verlaufen soll. Das Wirtschaftsministerium von Mecklenburg-Vorpommern wurde beauftragt, für die Peene-Querung eine Lösung zu finden, die mit den nationalen und europäischen Umweltschutzziele vereinbar ist.

⁽¹⁾ Quelle : Bundesanstalt für Arbeit.

⁽²⁾ Quelle : Statistisches Bundesamt.

⁽³⁾ ABl. Nr. L 193 vom 31. 7. 1993, S. 5.

⁽⁴⁾ Entscheidung 93/629/EWG des Rates (ABl. Nr. L 305 vom 10. 12. 1993, S. 11).

Somit konnten die Behörden von Mecklenburg-Vorpommern alternative Streckenpläne westlich von Jarmen oder Loitz nicht mehr berücksichtigen. Die Kommission muß jedoch gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Habitatrichtlinie sicherstellen, daß schädliche Auswirkungen auf einen Standort nur dann akzeptiert werden, wenn eine Alternativlösung nicht vorhanden ist. Deshalb muß die Kommission prüfen, ob es eine Lösung gibt, die weniger schädliche Auswirkungen hat als die vorgeschlagene Strecke östlich von Jarmen.

3.1. *Die ursprünglich vorgeschlagene Querung des Flusses Peene östlich von Jarmen*

Nach der ursprünglich vorgeschlagenen Streckenplanung sollte die Autobahn A 20 den Fluß Peene auf einer Brücke etwa 1 000 m östlich der vorhandenen Querung des Tales in der Nähe von Jarmen überqueren. In diesem Abschnitt des Schutzgebiets scheinen die kalkreichen Flußstalmoores und die Moorwälder, ein prioritärer Lebensraumtyp, nicht unter der bisherigen Nutzung gelitten zu haben. Die Anzahl der Arten, denen dieser Abschnitt der Peene als Standort für die Nahrungsaufnahme und den Nestbau dient, ist entsprechend hoch. So sind hier beispielsweise die Wiesenralle (*Crex crex*), das Blaukehlchen (*Luscinia svecica*) und der Weißstorch (*Ciconia ciconia*) zu finden.

Diese Strecke hätte auf einer Länge von etwa 150 m direkte Auswirkungen auf Moorwälder. Indirekte Auswirkungen (Lärm, Verschmutzung, Licht, Veränderungen der Artenvielfalt) würden sich in einem Gebiet von etwa 1 000 m zu beiden Seiten der Autobahn bemerkbar machen.

3.2. *Die Querung des Flusses Peene bei Loitz*

Westlich von Loitz hat eine Hochspannungsleitung einige negative Auswirkungen auf das Gebiet. Die Strecke würde zwar keine prioritären Lebensräume direkt schädigen, aber es würden in einem erheblichen Umkreis bedeutende kalkreiche Mooregebiete zerstört. Noch stärker ins Gewicht fällt die Tatsache, daß Lebensräume des kleinen Sumpfhuhns (*Porzana parva*), des Blaukehlchens und des Schreiadlers (*Aquila pomarina*) geschädigt würden. Insbesondere der Schreiadler ist in Deutschland extrem selten und brütet an keinem anderen Standort in Mittel- und Westeuropa.

3.3. *Die Querung der Peene westlich von Jarmen*

Diese Streckenalternative befindet sich 2,5 km westlich der ursprünglich geplanten Querung östlich von Jarmen. Ein direkt betroffener prioritärer Lebensraum sind die Restbestände von Erlen- und Eschenwäldern an Fließgewässern; ferner befinden sich in etwa 150 m Entfernung von der vorgeschlagenen Strecke Moorwälder, die ebenfalls ein prioritärer Lebensraumtyp sind und indirekt betroffen wären. Auch Brut- und Futterplätze des Blaukehlchens und des Weißstorchs würden geschädigt.

3.4. *Die ursprünglich geplante Querung der Peene östlich von Jarmen*

Der jetzigen Streckenplanung zufolge soll die Autobahn A 20 den Fluß Peene 300 m östlich der vorhandenen Querung durch die Bundesstraße B 96 in der Nähe eines Handelszentrums überqueren. Der nächste prioritäre Lebensraum befindet sich 300 m von der geplanten Brücke, so daß diese Lebensräume nicht direkt betroffen wären. Die Strecke hätte jedoch Auswirkungen auf andere Arten von gemeinschaftlichem Interesse, wie die Otter (*Lutra lutra*), den Biber (*Castor fiber*), den Eisvogel (*Alcedo atthis*) und den großen Kupferschmetterling (*Lycaena dispar*). Diese Arten kommen jedoch im gesamten Schutzgebiet vor oder finden sich, soweit der Kupferschmetterling betroffen ist, zumindest in einigen anderen Teilen des Schutzgebiets.

4. **Schlußfolgerungen**

4.1. *Auswirkungen auf den Standort*

Von den vier möglichen Querungen innerhalb des Schutzgebiets hat die derzeit vorgeschlagene Streckenführung am wenigsten schädliche Auswirkungen. Prioritäre Lebensräume sind nicht direkt betroffen. Keine der besonders seltenen Vogelarten, deren Vorhandensein Grund dafür war, daß das Tal als besonderes Schutzgebiet

ausgewiesen wurde, ist direkt betroffen. Da die Stecke in die Nähe der vorhandenen Querung gelegt wird, kann ein Einschnitt in einen unversehrten Teil des Tals vermieden werden. Neue negative Auswirkungen entstehen dort, wo das Gebiet durch die nahegelegene Siedlung, die vorhandene Brücke und die industrielle Nutzung bereits belastet ist. Deshalb können die Auswirkungen der Autobahn auf den Standort insgesamt akzeptiert werden.

4.2. *Zwingende Gründe für ein überwiegendes öffentliches Interesse*

Die Kommission hat in der oben genannten Stellungnahme vom 27. April 1995 bereits darauf hingewiesen, daß Mecklenburg-Vorpommern eine besonders hohe Arbeitslosenquote hat. Diese ist bereits seit mehreren Jahren fast doppelt so hoch wie in den alten Bundesländern. Das in Mecklenburg-Vorpommern erwirtschaftete Brutto- sozialprodukt liegt, bezogen auf den Bevölkerungsanteil, deutlich unter dem durchschnittlich erwirtschafteten Brutto- sozialprodukt.

Die Gemeinschaft trägt der besonderen Lage Mecklenburg-Vorpommerns dadurch Rechnung, daß sie Fördermaßnahmen durch die Strukturfonds ermöglicht. Die A 20 ist zudem Teil des transeuropäischen Straßennetzes. Die Strukturfonds und die transeuropäischen Netze dienen dem Ziel, den Binnenmarkt zu vollenden und den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in der Gemeinschaft zu stärken. Deshalb ist in Mecklenburg-Vorpommern eine Ost-West-Verbindung erforderlich, um dieses Gebiet an die zentralen Regionen der Gemeinschaft anzubinden.

Der besondere Wert der A 20 als Teil des Verkehrsprojekts „Deutsche Einheit“ zeigt sich dadurch, daß die deutsche Regierung diesem Projekt höchste Priorität eingeräumt und der Bundestag den Bedarf für die Autobahnverbindung festgestellt hat.

Eine alternative Lösung ist nicht gefunden worden. Ausmaß und Lage des Schutzgebiets machen eine Querung unvermeidlich; die Ziele, die mit dem Bau der Autobahn verfolgt werden, könnten genauso wenig erreicht werden wie die gewünschte Zusammenlegung von Verkehrsträgern.

4.3. *Schadensbegrenzung und Ausgleichsmaßnahmen*

Die Querung wird jedoch ein neues künstliches Hindernis für die Wanderung der Arten im Peenetal schaffen und Störungen anderer Lebensraumtypen mit Bedeutung für Arten, die in die Vogel- und Habitatrichtlinie aufgenommen wurden, verursachen. Deshalb sind ausreichende Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, um die globale Kohärenz des Netzes Natura 2000 sicherzustellen. Die Kommission hat die in dem Schreiben des deutschen Verkehrsministeriums vom 30. Oktober 1995 beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen zur Kenntnis genommen. Dadurch sollen sieben verschiedene Lebensraumtypen in einem Gebiet von beinahe 100 Hektar im Peenetal zwischen Jarmen und Loitz geschaffen bzw. wiederhergestellt werden. Diese Maßnahmen müssen gleichzeitig mit den Bauarbeiten erfolgen, und die Kommission ersucht die Bundesregierung, sie über die entsprechenden Aktionen umfassend zu informieren.

Die Kommission hat ferner die zuletzt in dem Schreiben des Verkehrsministeriums vom 30. Oktober 1995 zusammengefaßten Maßnahmen zur Kenntnis genommen, die geplant sind, um die Auswirkungen der Autobahn während des Baus und danach zu verringern. Die Arbeiten werden auf Pontons durchgeführt, um einer Schädigung des Gebiets soweit wie möglich vorzubeugen. Die Anzahl der Pfeiler in der Flussebene wird auf das nötige Minimum beschränkt. Ferner werden Schutzmaßnahmen gegen Emissionen von der Autobahn ergriffen, z. B. Lärmschutzwände zu beiden Seiten der Brücke. Diese dienen gleichzeitig dazu, die Anziehungskraft durch Lichter und die Störung von Nachttieren durch die Scheinwerfer von Fahrzeugen, die die Brücke überqueren, einzuschränken. Ferner sind noch zusätzliche Maßnahmen erforderlich, um möglicherweise auslaufendes Öl zurückzuhalten und sicherzustellen, daß auch bei Unfällen Öl oder andere gefährliche Stoffe das Schutzgebiet nicht verschmutzen können.

Unter Berücksichtigung der geplanten Schadensbegrenzungs- und Ausgleichsmaßnahmen und angesichts der Tatsache, daß die Lösung mit den geringsten schädlichen Auswirkungen gewählt wurde, gibt die Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie 92/43/EWG die folgende Stellungnahme ab :

Die Beeinträchtigung des Schutzgebiets „Peenetal vom Kummerower See bis Schadfähre“ durch die geplante Autobahn A 20 östlich von Jarmen ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt.

Brüssel, den 18. Dezember 1995

Für die Kommission
Ritt BJERREGAARD
Mitglied der Kommission
