



Terminal Contenedores Cádiz

Spanien

Beschwerde SG/E/2011/18

Beschwerdestelle - Beschwerdestelle - Beschwerdestelle - Beschwerdestelle

SCHLUSSFOLGERUNGSBERICHT

2. Oktober 2012

Vorgelegt von

Abteilung Beschwerdeverfahren:

Esther de Kruijff

Leitende Beschwerdemanagerin

Felismino Alcarpe

Abteilungsleiter

Abteilung Beschwerdeverfahren

Externe Verteilung

Beschwerdeführer:

Interne Verteilung

Direktorium

Generalsekretär

Generalinspekteur

Zuständige Dienststellen der EIB

Das Beschwerdeverfahren der EIB

Mit ihrem Beschwerdeverfahren stellt die EIB der Öffentlichkeit ein Instrument für die alternative und präventive Beilegung von Streitigkeiten zur Verfügung. Sind Vertreter der Öffentlichkeit der Ansicht, dass die EIB-Gruppe nicht korrekt gehandelt hat, d.h. glauben sie, einen Missstand in der Verwaltungstätigkeit der EIB zu erkennen, können sie Beschwerde dagegen erheben. Jeder Vertreter der Öffentlichkeit hat bei der Ausübung seines Rechts auf Einreichung einer Beschwerde gegen die EIB Zugang zu einem dualen Beschwerdeverfahren, nämlich einem internen – über die Abteilung Beschwerdeverfahren der EIB (Beschwerdestelle) – und einem externen Verfahren – über den Europäischen Bürgerbeauftragten.

Ist der Beschwerdeführer mit der Antwort nicht zufrieden, so kann er – auf rein freiwilliger Basis – innerhalb von 15 Tagen nach Eingang der Antwort der Beschwerdestelle der EIB, eine Zweitbeschwerde einreichen. Darüber hinaus kann ein Beschwerdeführer, der mit dem Ergebnis des Verfahrens bei der Beschwerdestelle der EIB nicht zufrieden ist und der keine Zweitbeschwerde einreichen möchte, beim Europäischen Bürgerbeauftragten auch eine Beschwerde gegen die EIB wegen Missständen in der Verwaltungstätigkeit einreichen.

Das Amt des Europäischen Bürgerbeauftragten wurde 1992 durch den Vertrag von Maastricht als eine EU-Einrichtung geschaffen, an die sich jede natürliche oder juristische Person aus der EU wenden kann, um mögliche Missstände in der Verwaltungstätigkeit von Organen, Einrichtungen und sonstigen Stellen der EU aufklären zu lassen. Missstände in der Verwaltungstätigkeit sind Unzulänglichkeiten oder Mängel auf Verwaltungsebene. Ein Missstand in der Verwaltungstätigkeit liegt vor, wenn die EIB-Gruppe gegen geltendes Recht und/oder festgelegte Grundsätze, Standards und Verfahren verstößt, die Grundsätze einer guten Verwaltungspraxis missachtet oder die Menschenrechte verletzt. Beispiele gemäß den Definitionen des Europäischen Bürgerbeauftragten sind: Unregelmäßigkeiten in der Verwaltung, unfaire Behandlung, Diskriminierung, Machtmissbrauch, Nichtbeantwortung von Anfragen, Verweigerung von Informationen und unnötige Verzögerungen. Missstände in der Verwaltungstätigkeit können sich auch auf die ökologischen und sozialen Auswirkungen beziehen, die mit den Aktivitäten der EIB-Gruppe verbunden sind, sowie auf den Projektzyklus und die von der EIB zu beachtenden Verfahren.

Das Beschwerdeverfahren betrifft nicht nur Verstöße der EIB gegen ihre Vorschriften und Verfahren, sondern soll auch die Lösung der von den Beschwerdeführern aufgeworfenen Fragen ermöglichen, wie z.B. der Probleme bei der Durchführung von Projekten.

Die Website der EIB enthält nähere Informationen zu dem Beschwerdeverfahren:
<http://www.eib.org/about/cr/governance/complaints/index.htm>

Inhaltsverzeichnis

1.	BESCHWERDE	5
2.	VORGEBRACHTE EINWÄNDE	6
3.	FORDERUNG	7
4.	FÖRDERKRITERIEN FÜR PROJEKTE	7
5.	DAS PROJEKT ZUM BAU EINES NEUEN CONTAINERTERMINALS.....	8
6.	IM RAHMEN DER PROJEKTPRÜFUNG FESTGESTELLTE WICHTIGSTE UMWELTAUSWIRKUNGEN	11
7.	BEURTEILUNG DURCH DIE BESCHWERDESTELLE DER EIB.....	12
8.	VORANGEGANGENER SCHRIFTWECHSEL MIT DER EIB.....	12
9.	ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN	12
10.	ERGEBNISSE.....	14
11.	SCHLUSSFOLGERUNGEN.....	16

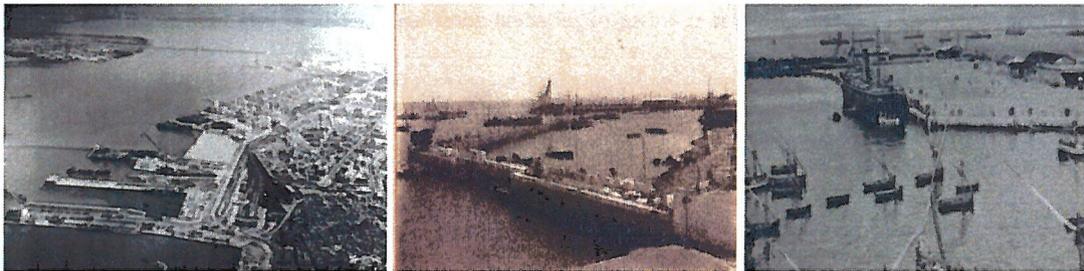
SCHLUSSFOLGERUNGSBERICHT

Beschwerdeführer:

Gegenstand der Beschwerde: Ökologische und soziale Auswirkungen des Projekts „New Container Terminal“ in Cádiz und insbesondere mögliche Alternativen

1. BESCHWERDE

- 1.1. Am 27. Dezember 2011 übersandten [redacted] und [redacted] (im Folgenden „die Beschwerdeführer“) dem Leitenden Compliance Officer der EIB ein Schreiben. Die in diesem Schreiben vorgebrachten Einwände fallen in den Zuständigkeitsbereich der Beschwerdestelle der EIB und wurden daher am 4. Januar 2012 an diese weitergeleitet.
- 1.2. Am 18. Januar 2012 bestätigte die Beschwerdestelle der EIB den Eingang der Mitteilung und informierte die Beschwerdeführer, dass ihr Fall geprüft werde. Die Beschwerdestelle teilte ihnen ebenfalls mit, bis wann sie mit einer offiziellen Antwort der EIB rechnen könnten.
- 1.3. Noch bevor sie Beschwerde bei der EIB einlegten, übersandten die Beschwerdeführer am 12. Dezember 2011 eine Petition an die Europäische Kommission und den Europäischen Rat.
- 1.4. Die Beschwerdeführer äußerten Bedenken hinsichtlich der ökologischen und sozialen Auswirkungen und des Auswahlverfahrens für Alternativen zu einem Projekt, das vollständig aus EU-Mitteln finanziert wird, d.h. 50% der Mittel stammen von der EIB und die restlichen Mittel vom **Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)** der Europäischen Kommission.
- 1.5. Am 13. März 2012 informierte die Beschwerdestelle der EIB die Beschwerdeführer, dass es erforderlich wäre, die Frist für die Behandlung der Beschwerde zu verlängern, um eine fundierte Stellungnahme abgeben zu können.
- 1.6. Die Beschwerdeführer übersandten der Beschwerdestelle der EIB am 6. Februar 2012, 13. April 2012 und 22. Juni 2012 weitere Informationen.
- 1.7. In ihrem Schreiben vom 6. Februar 2012 an die Beschwerdestelle der EIB warfen die Beschwerdeführer zwei Fragen auf, die von der Beschwerdestelle der EIB geprüft werden sollten. Die Mitteilung enthielt außerdem Informationen über die bei der Europäischen Kommission¹ erhobenen Einwände. Die Beschwerde wurde daher um diese zwei Fragen ergänzt, die in Abschnitt 2.2 dieses Berichts behandelt werden.
- 1.8. Am 19. April 2012 wandten sich die Beschwerdeführer erneut an den Leitenden Compliance Officer der EIB und informierten ihn über die jüngsten Entwicklungen.



Quelle: www.puertocadiz.com

¹ Weitere Erläuterungen zu den von den Beschwerdeführern bei der EU-Kommission erhobenen Einwänden enthält Abschnitt 9.4 ff.

2. VORGEBRACHTE EINWÄNDE

2.1. Die Beschwerdeführer haben folgende Einwände gegen das Projekt erhoben:

Aus der Beschwerde übernommene Angaben

- Das Projekt widerspricht offensichtlich den zentralen Kriterien der EIB und würde sich auf die regionale Entwicklung von Cádiz regelrecht abträglich auswirken;
- Aufgrund der topographischen Eigenheit der Stadt zementiert die Entscheidung eine Langzeitkomponente, die den Verantwortungsrahmen heutiger Entscheidungsträger sprengt;
- Das konzeptuale Motiv zum vorliegenden Projekt beruht nicht auf Prinzipien wirtschaftlicher und logistischer Effizienz, sondern auf lokalpolitischen Begehrlichkeiten;
- Die Beschwerdeführer informierten die EIB bereits im September 2011 über ihre Bedenken, so in der Nachricht vom 18. September 2011. Die EIB teilte in ihrer Antwort hierauf u.a. Folgendes mit: „Vor diesem Hintergrund haben wir die in Ihren Mitteilungen und auf Ihrer Website ausgeführten Bedenken zu diesem Projekt zur Kenntnis genommen und werden den Projektträger darüber informieren. Wir bitten Sie jedoch zur Kenntnis zu nehmen, dass die von Ihnen angesprochenen Punkte außerhalb des Aufgabenbereichs und der Zuständigkeiten der Bank liegen und Sie sich deswegen damit direkt an die entsprechende Behörde richten sollten. Wir vertrauen auf Ihr Verständnis dafür, dass die EIB sich nicht über diese Behörden hinwegsetzen kann, indem sie deren berechnete Entscheidungen hinsichtlich dieses Projekts in Frage stellt bzw. kommentiert.“ Die Beschwerdeführer sind der Ansicht, dass etwas grundsätzlich nicht in Ordnung ist, wenn die EIB sich nicht in der Lage sieht, etwas dagegen zu unternehmen, vor allem auch, weil die EIB in ihren Dokumenten feststellt: „9.2: Schwache Führungsstrukturen, Korruption und mangelnde Transparenz sind in einigen Regionen, in denen die EIB tätig ist, ein wesentliches Problem und verzögern die wirtschaftliche und soziale Entwicklung erheblich.“²

2.2. Spezifische Fragen der Beschwerdeführer:

Aus der Korrespondenz des Beschwerdeführers übernommener Text

- „Als die EIB ihre Evaluation zum Entscheid sich am Projekt zu beteiligen durchführte, welches war die zu Grund liegende Information bezüglich einer Beteiligung des EFRE? Galt dies, so wie von der APBC³ kommuniziert, als bereits gesichert, oder war bekannt dass diese Beteiligung noch nicht beschlossen sei, oder hat dieser Aspekt überhaupt gar nicht in die Evaluation mit hineingespielt?“
- Wie ist eigentlich die Zusammenarbeit von EIB und EFRE, wenn beide eine Evaluation zur Förderung desselben Projektes vornehmen? Entstehen dabei zwei voneinander vollständig unabhängige Prozesse, oder wird sich da auch ausgetauscht, oder gilt sogar die Arbeit und Schlussfolgerung des einen mitunter als Entscheidungsbasis für den andern?“

2.3. Weitere Einwände, die in der Korrespondenz erhoben wurden:

Aus der Korrespondenz des Beschwerdeführers übernommener Text

- Die Hafenbehörde Cádiz (APBC) (der Projektträger) stellt der Öffentlichkeit unzutreffende Informationen zur Verfügung;
- APBC umgeht und überspielt einen öffentlichen demokratischen Prozess;
- Alle Alternativen für den Standort des Projekts wurden von vornherein abgelehnt, wie z.B. der hierfür prädestinierte und bessere Standort Las Cabezuelas;
- Während der Alternativstandort zum aktuellen Hafen-Projekt, Las Cabezuelas, noch vor wenigen Jahren zu 80% unbenutzt war, versucht der [REDACTED] der APBC mit allen Mitteln und schnellstmöglich, diese Alternative zu verbauen; dies geschieht insbesondere mit dem Ausbau des Hafens Las Cabezuelas als Terminal, der auf „Granulat“ spezialisiert ist.

² Die Transparenzpolitik der EIB

³ Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz – Hafenbehörde Cádiz

- 2.4. Weitere und detaillierte Informationen zu „El Caso Cádiz“, wie die Beschwerdeführer diesen Fall nennen, können auf deren Website eingesehen werden: www.elcasocadiz.es

3. FORDERUNG

- 3.1. Die Beschwerdeführer bitten die EIB, „*aufgrund der offensichtlichen Widersprüche im Projekt, ... den getroffenen Entscheid nochmals zu überprüfen und gegebenenfalls zu revidieren.*“
- 3.2. Die Beschwerdeführer bitten ferner darum, dass die europäischen Institutionen, die sich finanziell an der Neugestaltung des „Puerto de la Bahía de Cádiz“ beteiligen, darauf hinwirken, dass ein Terminal für Granulate nicht mitten in der Bahía de Cádiz betrieben wird.

4. FÖRDERKRITERIEN FÜR PROJEKTE

- 4.1. Die EIB finanziert Projekte in den meisten Sektoren. Bei Projekten innerhalb der EU überprüft die EIB, ob sie mit Artikel 309 des AEU-Vertrags in Einklang stehen. Als förderfähig eingestufte Projekte müssen auch wirtschaftlich, technisch, ökologisch und finanziell tragfähig sein und einen Beitrag zur Erreichung der wirtschaftspolitischen Ziele der EU leisten:
- Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts (Entwicklung der ärmeren Regionen) in der EU
 - Verbesserung der Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur in der EU (Schienen-, Flugverkehrs- und Straßenverbindungen sowie Brücken)
 - Sicherheit der Energieversorgung – Energiegewinnung, Übertragung und Verteilung, effizientere Energiewirtschaft, alternative Energiequellen
 - Entwicklung einer wettbewerbsfähigen, innovativen und wissensbasierten europäischen Wirtschaft (i2i)
 - Investitionen in das Humankapital (Schulen, Universitäten, Laboratorien, Forschungszentren, Krankenhäuser usw.)
 - Vorhaben zum Schutz bzw. zur Verbesserung der natürlichen und städtischen Umwelt (Wasser, Abfall, saubere Luft, öffentlicher Nahverkehr usw.)
 - Entwicklung kleiner und mittlerer Unternehmen
 - Industrieprojekte, die die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen in der EU verbessern
 - Vorhaben, die die Entwicklungszusammenarbeit der EU fördern
- 4.2. Aus der Satzung der Bank geht hervor, dass jedes Unternehmen oder jede öffentlich- oder privatrechtliche Körperschaft bei der Bank direkt einen Finanzierungsantrag einreichen kann. Dies kann auch entweder über die Kommission oder über denjenigen Mitgliedstaat geschehen, in dessen Hoheitsgebiet die Investition getätigt wird.
- 4.3. Zum Zeitpunkt der Projektprüfung und -genehmigung war die Finanzierungspolitik im Verkehrssektor aus dem Jahr 2007 maßgeblich. Nach einer Befragung der Öffentlichkeit führte die EIB am 13. Dezember 2011 eine überarbeitete Version der EIB-Finanzierungspolitik im Verkehrssektor ein. http://www.eib.org/attachments/strategies/transport_lending_policy_en.pdf. Darin sind die Leitgrundsätze und Auswahlkriterien festgelegt, die den Beitrag der Bank in diesem Sektor verstärken sollen. Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei der Klimaschutzproblematik. Die neue Finanzierungspolitik der EIB im Verkehrssektor berücksichtigt außerdem umfassend das Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission. Dieser „*Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem*“ wurde am 28. März 2011 verabschiedet.

Die Finanzierungspolitik der EIB im Verkehrssektor betont, dass die Bank im Sinne der wachstumspolitischen Ziele der EU tätig ist, sich aber gleichzeitig auch in den Dienst des Umwelt- und Klimaschutzes stellt. Diese Politik geht davon aus, dass effiziente Mobilitätsinfrastrukturen und -dienste unverzichtbare Elemente einer jeden langfristigen und tragfähigen Wirtschaftsstrategie darstellen, da solide Mobilitätsinvestitionen auf kurze Sicht der Aufrechterhaltung der Gesamtnachfrage dienen und gleichzeitig auf lange Sicht eine solide Kapitalrendite sichern. In Einklang mit der EU-Politik ist die EIB der Ansicht, dass die Errichtung effizienter und angepasster Verkehrssysteme im 21. Jahrhundert eine austarierte Kombination aus sämtlichen zur Verfügung stehenden Verkehrsträgern erfordert. Die Herausforderung bei EIB-Finanzierungen im Verkehrssektor besteht deshalb nicht darin, die Unterstützung für die eine oder andere Art der Einschaltung oder für ein bestimmtes Verkehrsmittel aufzugeben, sondern eine Optimierung der Strategie für die Tätigkeit der Bank anzustreben und einen adäquaten Mix von Finanzierungen sicherzustellen, um der komplexen Vielfalt der politischen Zielsetzungen gerecht zu werden.

Mit dieser Politik festigt und stärkt die Bank ihre Fähigkeit, mit ihren Operationen zu einer Neubelebung des Verkehrssektors der EU beizutragen und damit gleichzeitig die EU-Politik zur allgemeinen Förderung des Wirtschaftsaufschwungs langfristig und nachhaltig zu unterstützen.

Die wichtigsten Leitlinien sind:

- Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für den freien Personenverkehr und für das Wirtschaftswachstum. In diesem Zusammenhang wird die EIB einen Ansatz verfolgen, der auf ein Höchstmaß an Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit bei der Deckung des Beförderungsbedarfs abzielt. Dies erfordert einen Mix von Verkehrslösungen unter Einbeziehung aller Verkehrsarten, der jedoch im Hinblick auf die Kontrolle von verkehrsbedingten negativen Umweltauswirkungen sorgfältig geplant werden muss.
- Die EIB wird ihr starkes Engagement bei der Finanzierung der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) fortsetzen. Ihr langfristiger Charakter und die entscheidende Rolle, die sie bei der Erreichung eines effizienten und kohärenten EU-weiten Verkehrssystems spielen, machen diese Investitionen weiterhin zum unverzichtbaren Grundgerüst von Verkehrsinvestitionen in der EU und zu einer grundlegenden Voraussetzung für das Funktionieren des Binnenmarkts. Die Relation zwischen dem Bestand an Infrastrukturkapital und den Treibhausgasemissionen ist komplex, stellt jedoch aus sich heraus das weitere Engagement der EU für die TEN nicht in Frage.
- Wie bei allen anderen EIB-Projekten und im Einklang mit dem vorrangigen Ziel der Bank, das die Unterstützung des Klimaschutzes vorsieht, setzt die Bank ihre Bemühungen um eine weitere Integration von Klimaschutzbelangen in ihre Projekte fort.

- 4.4. Gemäß Artikel 19 der Satzung der EIB muss die Bank bei Operationen innerhalb der EU die Stellungnahme der Europäischen Kommission und die des betreffenden Mitgliedstaates einholen. Mit dieser Stellungnahme wird der Kommission die Möglichkeit gegeben mitzuteilen, ob ihrer Ansicht nach die Operationen der EIB mit den einschlägigen Politiken und dem Recht der Europäischen Union in Einklang stehen.

5. DAS PROJEKT ZUM BAU EINES NEUEN CONTAINERTERMINALS

- 5.1. Das Projekt umfasst die erste Bauphase des neuen Containerterminals im Hafen von Cádiz. Der neue Terminal wird die derzeitigen Containeranlagen ersetzen, die sich in der Nähe des Kreuzfahrtterminals sowie des Stadtzentrums befinden. Ziel ist es, den Containerterminal zu verlagern, um den Passagier- und den Containerverkehr zu trennen, die Kapazität zu erhöhen und die Zugangsbedingungen auf dem See- und Landweg für beide Verkehrskategorien zu verbessern sowie die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens zu steigern. Der Standort des neuen Terminals – der eine eigene Zufahrtsstraße zum spanischen Straßennetz haben wird – sowie der Bau einer zweiten Brücke über die Bucht von Cádiz⁴ werden eine Verkürzung des städtischen Abschnitts der Straße ermöglichen, die vom Schwerverkehr aus dem Hafen genutzt wird.

⁴ Die Freigabe für den Straßenverkehr wird für 2012 erwartet. Mit der neuen Brücke (*Puente La Pepa*) wird ein dritter Zugang zur Stadt geschaffen, zusätzlich zu der bereits vorhandenen Brücke über die Bucht (*Puente Carranza*) und dem natürlichen Zugang über den Isthmus nach San Fernando.

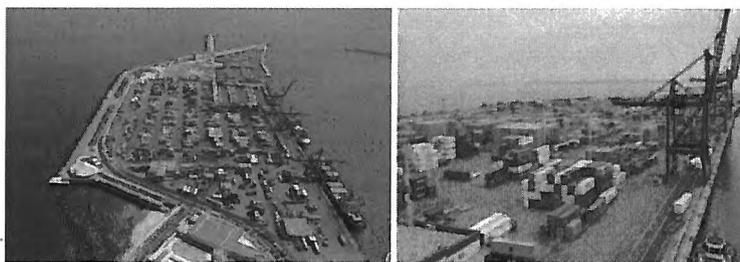


Source: EIB project documents

- 5.2. Des Weiteren wird das Projekt zu einer besseren Integration des Kreuzfahrtterminals in die städtische Umwelt führen und dabei die Attraktivität des Hafens als Anlaufstelle für zahlreiche Kreuzfahrtschiffe auf Atlantikrouten steigern. Überdies wird der neue Standort der Containeranlagen dazu beitragen, die Verkehrssituation im Stadtgebiet von Cádiz zu verbessern, da der gesamte Schwerverkehr im Zusammenhang mit dieser Aktivität vom Stadtzentrum weg verlagert werden wird.
- 5.3. Der Bau des neuen Containerterminals einschließlich des Ausbaggerns des Zufahrtkanals fällt unter Anhang II der UVP-Richtlinie und wurde einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterzogen, bei deren Abschluss am 13. Oktober 2010 eine Umweltgenehmigung erteilt wurde. Zum Zeitpunkt der Projektprüfung führte die zuständige Behörde gerade die Umwelterheblichkeitsprüfung („Screening“) für den Bau der Zufahrtsstraße durch. Die Auszahlung der entsprechenden Darlehenstranche ist an die Vorlage der Umweltgenehmigung oder den Screening-Beschluss, dass keine UVP erforderlich ist, geknüpft.
- 5.4. Der neue Containerterminal wird an der Außenseite des Dique de Levante errichtet, wo bisher das Entgasen von Schiffen vorgenommen wurde. Das nächstgelegene Natura-2000-Gebiet ist das 7 000 ha große „Fondos Marinos de la Bahía de Cádiz“, ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung. Die zuständige Umweltbehörde hat bestätigt, dass das Projekt voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf Schutzgebiete haben wird.
- 5.5. Das Vorhaben zum Bau des neuen Containerterminals soll aus Mitteln des EFRE kofinanziert werden, und der Verwaltungsrat der EIB hat die Finanzierung am 20. September 2011 genehmigt. Der Finanzierungsvertrag über einen Höchstbetrag von 60 Mio EUR bei veranschlagten Projektkosten von 137,7 Mio EUR wurde kurz danach unterzeichnet.
- 5.6. Die Projektprüfungs- und -genehmigungsverfahren von EIB und EFRE werden unabhängig voneinander durchgeführt. Der Finanzierungsvertrag zwischen dem Darlehensnehmer und der EIB enthält eine Bedingung, wonach die EIB nur dann Mittel für dieses Vorhaben bereitstellen kann, wenn der Darlehensnehmer der EIB eine Abschrift des Beschlusses der Europäischen Kommission zur Verfügung stellt, aus der hervorgeht, dass die Mittel aus dem EFRE einen Umfang und Bedingungen aufweisen, die für die EIB zufriedenstellend sind.
- 5.7. Mit insgesamt 8 000 km ist Spanien der Mitgliedstaat der Europäischen Union mit der längsten Küste. Die geographische Lage der meisten Häfen, die nahe der wichtigsten Schifffahrtsrouten liegen, bestimmt den Status des Landes als strategischer Bereich für die internationale Schifffahrt und als logistische Plattform.
- 5.8. Die spanischen Bestimmungen für Häfen unterscheiden zwischen kleineren Häfen (Fischerhäfen, Sport- und Freizeithäfen usw.), für die die Regionalregierungen zuständig sind, und „Häfen von allgemeinem Interesse“. Die 44 Häfen von allgemeinem Interesse fallen juristisch in die Zuständigkeit der Zentralregierung. Diese Häfen werden von 28 Hafenbehörden verwaltet. Die Tätigkeit dieser Hafenbehörden wird von der öffentlichen Einrichtung Organismo Público Puertos del Estado („OPPE“) koordiniert und kontrolliert, die dem spanischen Ministerium für öffentliche Arbeiten und Verkehr untersteht.
- 5.9. Über die Häfen von allgemeinem Interesse werden die Hälfte der spanischen Exporte und zwei Drittel der Importe sowie 15% des Binnenhandels des Landes abgewickelt. Auf europäischer Ebene spielen die spanischen Häfen ebenfalls eine wichtige Rolle im Hinblick auf die Versorgung von Schiffen und insbesondere die Erbringung von Bunkerdiensten.
- 5.10. Darlehensnehmer ist die Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz („APBC“), eine der 28 autonomen Hafenbehörden in Spanien, die der Aufsicht der erwähnten öffentlichen Einrichtung „OPPE“ unterliegt und damit letztlich dem spanischen Ministerium für öffentliche Arbeiten und Verkehr untersteht. Die APBC ist für den kommerziellen Betrieb sowie für Planung, Durchführung und Finanzierung des Infrastrukturentwicklungsplans der staatlichen Häfen in der Bucht von Cádiz zuständig.

6. IM RAHMEN DER PROJEKTPRÜFUNG FESTGESTELLTE WICHTIGSTE UMWELTAUSWIRKUNGEN

- 6.1. Der Hafen liegt in der Bucht von Cádiz nahe der Schnittstelle von externer Bucht und „Estrecho de Puntales“, der Straße, die die innere und die äußere Bucht miteinander verbindet. Der Hafen liegt in der Nähe von zwei Natura-2000-Gebieten, dem 7000 ha großen Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung „Fondos Marinos de Bahía de Cádiz“ und dem 10 000 ha großen Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung „Bahía de Cádiz“, das weitgehend mit dem Naturpark von Cádiz identisch ist.
- 6.2. Das Projekt wird auf dem bestehenden Hafengelände durchgeführt, wo bisher das Entgasen von Schiffen vorgenommen wurde. Ein Teil der Ausbaggerungsarbeiten im Zufahrtskanal wird innerhalb des Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung „Fondos Marinos de la Bahía de Cádiz“ ausgeführt, das zu 87% von dem natürlichen Lebensraum von gemeinschaftlichem Interesse „Grande calas y bahías poco profundas“(HIC 1160) bedeckt wird. Der Projektstandort liegt auch innerhalb von zwei archäologischen Stätten.
- 6.3. Zu den wichtigsten negativen Auswirkungen des Projekts zählen eine erhöhte Trübung des Wassers sowie der Eingriff in die Meeresfauna und -flora während der meeres-technischen Arbeiten (Ausbaggern, Landgewinnung und Bau von Kaimauern). Die negativen Auswirkungen werden durch adäquate Arbeitsmethoden gemindert. Regelmäßige Kontrollen der Wasserqualität werden durchgeführt, insbesondere im Bereich der Playa de Valdelagrana. Ein umfassendes Überwachungssystem wird eingeführt, um den Stand der Bewahrung des Lebensraums HIC 1160 zu messen.
- 6.4. Die Auswirkungen auf das archäologische Erbe dürften nach den Ergebnissen der vorab durchgeführten Untersuchungen relativ begrenzt bleiben. Allerdings wird eine spezifische Überwachung durchgeführt; dies beinhaltet auch die Einschaltung von Archäologen während der Ausbaggerungsarbeiten.
- 6.5. Es wird entweder überhaupt nicht zu Auswirkungen auf die Küstendynamik kommen oder diese werden nur sehr gering sein. Im Bereich der Playa de Valdelagrana wird ein Videoüberwachungssystem eingerichtet, damit die Auswirkungen der Maßnahmen überwacht und eventuell erforderliche Korrekturmaßnahmen eingeleitet werden können.
- 6.6. Der Projektträger hat einen Umweltmanagementplan (Plan de Vigilancia Ambiental) für das Projekt erstellt und sollte sicherstellen, dass nach Maßgabe der Umweltgenehmigungen für das Projekt Umweltschutzmaßnahmen durchgeführt werden. Der zuständigen Behörde werden halbjährliche Berichte vorgelegt werden und der Projektträger muss die EIB über alle ungünstigen Umweltüberwachungsberichte informieren.
- 6.7. Die Anhörung der Öffentlichkeit im Zusammenhang mit der Containerterminal-Komponente wurde am 14. Dezember 2009 mit der Veröffentlichung im Boletín Oficial Del Estado (BOE) eingeleitet; am 21. Dezember 2009 wurde die Öffentlichkeit durch einen Anschlag der Stadtverwaltung und am selben Tag auch in den Lokalmedien darauf hingewiesen. Die Umweltgenehmigung wurde am 13. Oktober 2010 erteilt.



Quelle: www.puertocadiz.com

7. BEURTEILUNG DURCH DIE BESCHWERDESTELLE DER EIB

- 7.1. Nach Prüfung der eingegangenen Beschwerde und aller Dokumente und Informationen, die die Beschwerdeführer vorgelegt haben, hat die Beschwerdestelle der EIB interne Konsultationen mit den zuständigen Dienststellen der EIB durchgeführt.
- 7.2. Die Beschwerdestelle der EIB hat darüber hinaus alle in den Datenbanken der EIB vorhandenen sachdienlichen Dokumente sowie die von den einschlägigen Interessengruppen vorgelegten Unterlagen geprüft.

8. VORANGEGANGENER SCHRIFTWECHSEL MIT DER EIB

- 8.1. Am 14. und 18. September 2011 kontaktierten die Beschwerdeführer mehrere Dienststellen in der EIB, um ihre Bedenken hinsichtlich des Projekts und der bevorstehenden Finanzierungsgenehmigung durch die EIB zum Ausdruck zu bringen.
- 8.2. Die Hauptabteilung Corporate Responsibility und Kommunikation der EIB antwortete den Beschwerdeführern am 23. September 2011 und informierte sie, dass das Projekt am 16. September 2011 vom Verwaltungsrat der EIB genehmigt worden war und dass die EIB wie bei allen von ihr finanzierten Projekten gewährleisten würde, dass das Projekt in Einklang mit den einschlägigen Verfahren und Anforderungen der EIB steht, insbesondere im Hinblick auf die technische, wirtschaftliche und finanzielle Tragfähigkeit sowie die ökologischen und sozialen Auswirkungen des Projekts. Ferner bestätigte die EIB, dass das Projekt mit dem einschlägigen Recht der EU und Spaniens in Einklang steht. Darüber hinaus wurde das Vorhaben einer vollständigen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterzogen, die Umweltverträglichkeitsstudien und eine Anhörung der Öffentlichkeit sowie die Prüfung von Alternativen umfasste und die ordnungsgemäß abgeschlossen und von den zuständigen Behörden genehmigt wurde. In der Antwort wurde den Beschwerdeführern ferner mitgeteilt, dass die von ihnen angesprochenen Punkte außerhalb des Aufgabenbereichs und der Zuständigkeiten der Bank liegen und sie sich damit direkt an die entsprechenden Behörden richten sollten und dass die EIB sich nicht über diese Behörden hinwegsetzen kann, indem sie deren rechtmäßige Entscheidungen hinsichtlich dieses Projekts in Frage stellt bzw. kommentiert.
- 8.3. In ihrer Beschwerde beziehen sich die Beschwerdeführer auf diese Antwort und stellen fest, dass etwas nicht in Ordnung zu sein scheint, wenn die EIB sich nicht in der Lage sieht, etwas zu unternehmen. Die Beschwerdeführer beziehen sich dabei insbesondere auf die Transparenzpolitik der EIB, in der es heißt: „9.2: Schwache Führungsstrukturen, Korruption und mangelnde Transparenz sind in einigen Regionen, in denen die EIB tätig ist, ein wesentliches Problem und verzögern die wirtschaftliche und soziale Entwicklung erheblich.“

9. ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

Bericht der APBC vom 13. Oktober 2011 an die spanischen Behörden

- 9.1. Die für Fördermittel der Gemeinschaft zuständige Abteilung des spanischen Wirtschafts- und Finanzministeriums hat die Hafenbehörde Cádiz (APBC) um einen Bericht zu der Beschwerde gebeten, die am 22. August 2011 von den Beschwerdeführern an den EFRE-Begleitausschuss für die Begleitung des operationellen Programms gerichtet wurde. Die Beschwerde betraf die möglicherweise missbräuchliche Verwendung von Mitteln, die für die Arbeiten an dem neuen Containerterminal von Cádiz beantragt worden waren. Am 13. Oktober 2011 stellte die APBC den Bericht zur Verfügung und bestätigte darin die korrekte Verwendung der Mittel aus dem EFRE für die Finanzierung des Projekts. Darüber hinaus betonte die APBC, dass der geplante Standort nach einer langen und gründlichen Analyse der Alternativen ausgewählt worden war und dass der Bau des neuen Containerterminals in der östlichen Hafenanlage die ideale Lösung wäre, die auch von vielen technischen und ökologischen Berichten bzw. Genehmigungen untermauert werde.

Auszug aus dem Bericht der APBC

Die Beschwerde beruhte auf den folgenden Argumenten:

1. Der Standort des neuen Containerterminals (den die Beschwerdeführer als PLANTA DELTA bezeichnen) liegt am äußeren Ende der Inselstadt Cádiz. Die Beschwerdeführer betrachten diesen Standort als sinnlos und abschreckend angesichts der Tatsache, dass ein geeigneteres Gelände für den Hafen (La Cabezuela) gegenüber liegt.
2. Der gewählte Standort hat die folgenden Nachteile:
 - a. Fehlen eines Anschlusses für Eisenbahnfrachtverkehr
 - b. Gewaltige Bauarbeiten sind durchzuführen, da 100% der Oberfläche eine Verfüllung benötigen. Eine neue Brücke und ein Zugang über einen 900 m langen Tunnel sind erforderlich.
 - c. Die LKWs müssen durch die Wohngebiete der Stadt fahren, was eine entsprechende Umweltbelastung verursacht.
 - d. Komplizierte Entsorgung der industriellen Abwässer und schwieriger Zugang in Katastrophenfällen.
3. Die Alternative La Cabezuela wurde außer Acht gelassen. Die Beschwerdeführer betrachten diese Alternative im Hinblick auf Standort, Zufahrtsmöglichkeiten, Entfernung von städtischen Gebieten, Eisenbahnanschluss, ausgebagerte Fahrrinne und große Fläche als ideal.
4. Die Beschwerdeführer gehen davon aus, dass der Standort für den Containerterminal auf der Grundlage territorialer Ambitionen zugunsten des Hafens von Sevilla ausgewählt wurde. Dies würde die Erweiterung des Flusshafens von Sevilla und das Ausbaggern des Flussbettes des Guadalquivir erfordern, um ihn zu einer internationalen Drehscheibe für den Seeverkehr zu machen (was den Nationalpark Doñana beeinträchtigen könnte).

Die Beschwerdeführer betrachten die von der Hafenbehörde durchgeführte Studie der Alternativen „als Täuschung“, da sie die tatsächliche Fläche und die Eigenschaften von La Cabezuela verschweigt und das Kriterium des Eisenbahnanschlusses nicht erwähnt.

Darüber hinaus enthält die Beschwerde eine Reihe von Kommentaren über die Bürgermeisterin von Cádiz und die Regierung Aznar, die mit dem eigentlichen Inhalt der Beschwerde nichts zu tun haben. Schließlich wird gefordert, dass keine Mittel aus dem EFRE für die Arbeiten an dem neuen Containerterminal in Cádiz zur Verfügung gestellt werden. Stattdessen sollten diese Mittel für den Bau eines Terminals in La Cabezuela verwendet werden. Dies wäre ein wirtschaftlich solides Projekt, es wäre umweltfreundlich und könnte schrittweise weiterentwickelt werden.

- 9.2. In ihrem Bericht stellt die APBC fest, dass *„die Entwicklung der Hafeninfrastrukturen in der Bucht von Cádiz in Einklang mit einem Strategischen Plan steht, der unter Beteiligung aller Interessengruppen umfassend diskutiert wurde. Dieser Strategische Plan wurde im Jahr 2000 eingeführt und enthielt eine Reihe von strategischen Aktionslinien und auch die Entscheidung, spezielle Hafenanlagen zu benutzen, was aufgrund verschiedener Investitionen möglich war, die drei wesentliche Folgen für die Gestaltung des Hafens hatten:*
- *Ausbau der Kais von La Cabezuela-Puerto Real für Massenschüttgüter.*
 - *Entwicklung des El Puerto de Santa María als Hafen von nationaler Bedeutung für den Fischereisektor.*
 - *Neugestaltung der Kais des Hafens von Cádiz (erste Phase).“*
- 9.3. Im Hinblick auf die Umweltverträglichkeitsprüfung für das Projekt bestätigt der Bericht, dass die ausgewählte und anschließend verfolgte Alternative den rechtlich vorgeschriebenen Verfahren unterworfen wurde. Auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde eine Unterlage erstellt und den beteiligten öffentlichen Stellen, den Interessengruppen und der Öffentlichkeit zur Information vorgelegt. Daraufhin veröffentlichte der Staatssekretär für Umwelt im Umweltministerium am 13. Oktober 2010 eine Umweltverträglichkeitserklärung für den neuen Containerterminal von Cádiz.

Beschwerde bei der EU-Kommission CHAP(2012)00197

- 9.4. Am 12. Dezember 2011 reichten die Beschwerdeführer eine Petition bei der Europäischen Kommission ein, in der sie diese baten „auf ihre Beteiligung an dem Projekt „neuer Containerterminal in Cádiz“ durch die Bereitstellung von Mitteln aus dem EFRE zu verzichten und auch einen Verzicht der EIB auf die Gewährung eines Darlehens zu befürworten“.
- 9.5. In dieser Petition teilten die Beschwerdeführer mit, dass sie „die Angelegenheit auch der neugewählten Regierung vortragen werden, verbunden mit der Bitte, das Projekt aufzugeben zugunsten einer neuen, machbaren, effizienteren und rationaleren Lösung, und zwar in Einklang mit den Prinzipien der Europäischen Union wie sie von EFRE und EIB dargelegt werden“. Ferner stellten die Beschwerdeführer fest, dass die Europäische Kommission auf dem in der Petition dargestellten alternativen Projekt beharrt. Außerdem baten sie die Europäische Kommission, „anlässlich der Gedenkfeiern zur ersten spanischen Verfassung von 1812 in Cádiz im nächsten Jahr und darüber hinaus eine aktive Rolle zu spielen (Addendum, Seite 38). Es ist kein Zufall, dass sich dieser Fall gerade in dem Augenblick ereignet, in dem das verschüttete spanische historische Erbe von Liberalismus und Demokratie, das auf eine effiziente Wirtschaft und eine faire Gesellschaft abzielt, neu entdeckt wird.“
- 9.6. Am 6. Februar 2012 reagierten die Beschwerdeführer auf die Bestätigung der Beschwerdestelle der EIB, die Beschwerde erhalten zu haben, und übersandten die Kopie eines Schreibens, das sie der Europäischen Kommission REGIO 3 am 30. Januar 2012 zugesandt hatten. Die Beschwerdeführer baten darum, dieses Schreiben in die ihre Einwände betreffende Akte aufzunehmen.
- 9.7. In ihrem Schreiben an die Europäische Kommission stellten sie folgendes fest: „Die AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ (Hafenbehörde Cádiz – APBC), die der Projektträger des Vorhabens „Neuer Containerterminal in Cádiz“ ist und bei der Europäischen Kommission beantragt hat, Mittel aus dem EFRE zu erhalten, hat seit etwa DREI Jahren die weltweite Öffentlichkeit wiederholt informiert, dass der EFRE bereits seine finanzielle Beteiligung an dem Projekt beschlossen hat. Allerdings habe ich letzte Woche bei einem Telefonat mit REGIO 3 erfahren, dass die Kommission bisher noch KEINE Entscheidung über eine Beteiligung an dem Projekt getroffen hat. Das Projekt wurde tatsächlich erst im Juni 2011 bei der Kommission eingereicht.“
- 9.8. Die Beschwerdeführer baten die Europäische Kommission zu bestätigen, dass sie noch nicht beschlossen habe, sich an dem Vorhaben für den neuen Container-Terminal zu beteiligen.
- 9.9. Am 22. Juni 2012 übersandten die Beschwerdeführer der Beschwerdestelle der EIB eine Kopie ihres Schreibens an die Europäische Kommission, in dem sie diese über eine Bürgerpetition informierten, die der spanischen Regierung am 30. Mai 2012 zugeleitet worden war.

10. ERGEBNISSE

- 10.1. Der Hafen liegt in einer Konvergenzregion (Andalusien) und in einem Kohäsionsland, und mit einem Umschlag von etwa 4 Mio Tonnen im Jahr 2010 kann der Hafen von Cádiz im Rahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) in die Kategorie A (internationaler Seehafen) eingestuft werden. Der Bau des neuen Containerterminals wird die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens verbessern und zusätzliche Liegeplätze für Kreuzfahrtschiffe ermöglichen. Des Weiteren wird das Projekt zu einer besseren Integration des Kreuzfahrtterminals in die städtische Umwelt führen und dabei die Attraktivität des Hafens als Anlaufstelle für zahlreiche Kreuzfahrtschiffe auf Atlantikrouten steigern. Überdies wird der neue Standort der Containeranlagen dazu beitragen, die Verkehrssituation im Stadtgebiet von Cádiz zu verbessern, da der gesamte Schwerverkehr im Zusammenhang mit dieser Aktivität vom Stadtzentrum weg verlagert werden wird.
- 10.2. In Einklang mit den Zielen der EU kommt das Projekt somit gemäß Artikel 309 Buchstabe a) – Vorhaben zur Entwicklung strukturschwacher Regionen – und Buchstabe c) – Verkehrsvorhaben von gemeinsamem Interesse (TEN und nachhaltiger Verkehr) – des AEU-Vertrags für einen Finanzierungsbeitrag der Bank in Betracht.

- 10.3. Bei allen Projekten, die die EIB finanziert, muss sie eine förmliche Stellungnahme der Europäischen Kommission und des betreffenden Mitgliedstaates einholen. Die positiven Stellungnahmen zu diesem Vorhaben sind bei der EIB eingegangen und im Dossier zu diesem Vorgang erfasst.
- 10.4. Darüber hinaus steht das Projekt in Einklang mit der Finanzierungspolitik der EIB im Verkehrssektor. Weitere Informationen sind auf der Website der EIB zu finden: <http://www.eib.org/infocentre/publications/all/eib-transport-lending-policy.htm>
- 10.5. Im Zusammenhang mit der Qualität des Vorhabens ist die Projektprüfung der EIB zu Recht zu folgendem Schluss gelangt: *„Der Bau des neuen Terminals ist notwendig, um den Passagier- vom Containerverkehr zu trennen und um das erwartete Wachstum des Verkehrsaufkommens zu bewältigen. Das Projekt erscheint technisch solide und der Projektträger dürfte für eine effiziente Durchführung sorgen. Für das Containerterminal wurde eine vollständige UVP durchgeführt. Die Umweltprüfung für die noch in der Planungsphase befindliche interne Zufahrtstraße wird derzeit durchgeführt. Die Umweltauswirkungen des Projekts dürften in angemessener Weise überwacht und gemindert werden. Die erwartete volkswirtschaftliche Rentabilität des Projekts ist zufriedenstellend.“*
- 10.6. Die Beschwerdeführer waren der Ansicht, dass etwas grundsätzlich nicht in Ordnung ist, wenn die EIB sich nicht in der Lage sieht, im Zusammenhang mit der Antwort der Hauptabteilung Kommunikation vom 23. September 2011 etwas zu unternehmen. In dieser Antwort waren die Beschwerdeführer darüber informiert worden, dass die von ihnen angesprochenen Punkte außerhalb des Aufgabenbereichs und der Zuständigkeiten der Bank liegen und sie sich damit direkt an die entsprechenden Behörden richten sollten und dass die EIB sich nicht über diese Behörden hinwegsetzen kann, indem sie deren rechtmäßige Entscheidungen hinsichtlich dieses Projekts in Frage stellt bzw. kommentiert. In diesem Zusammenhang verweist die Beschwerdestelle der EIB darauf, dass die Zuständigkeit der EIB sich auf die Sorgfaltspflicht in Prüfungsfragen beschränkt, d.h. auf Projektprüfung und -genehmigung, und dass sich die EIB daher nicht über die zuständigen Behörden hinwegsetzen kann. Stellt die EIB allerdings im Rahmen dieser Sorgfaltspflicht eine Abweichung von ihren eigenen Vorschriften oder vom gemeinschaftlichen Besitzstand (Acquis communautaire) bzw. einen Verstoß gegen diese Bestimmungen fest, so muss sie dies korrigieren und gewährleisten, dass das Projekt eben diesen Vorschriften sowie dem Acquis entspricht.
- 10.7. Außerdem ist nicht die EIB, sondern die Europäische Kommission für Fälle von Verstößen, die die Mitgliedstaaten betreffen, zuständig, und im hier vorliegenden Fall ist die Prüfung der Beschwerde, die von denselben Beschwerdeführern eingereicht wurde, noch nicht abgeschlossen.
- 10.8. In ihrem Schreiben vom 6. Februar 2012 weisen die Beschwerdeführer darauf hin, dass sie an dem Projekt in keiner Weise persönlich, kommerziell oder politisch beteiligt sind und an dem Vorhaben nur ein allgemeines Interesse als Bürger von Cádiz auf der Grundlage der spanischen Verfassung und als Bürger der Europäischen Union haben. Dies scheint im Widerspruch zu ihrer Aussage in dem Schreiben vom 22. Juni 2012 zu stehen, in dem sie erklären, dass einer von ihnen sich sowohl privat als auch beruflich in der Fremdenverkehrsbranche etablieren möchte.
- 10.9. In der Korrespondenz und den vorgelegten Dokumenten beziehen sich die Beschwerdeführer auf lokale und nationale politische Ereignisse sowie auf Einzelpersonen, wie z.B. den Vorsitzenden des Projektträgers. Soweit die Beschwerdestelle der EIB die von den Beschwerdeführern vorgelegten Informationen evaluieren kann, betreffen diese keine Handlungen oder Unterlassungen der EIB. Darüber hinaus gilt gemäß Artikel 2.3 des Abschnitts IV des Dokuments „Das Beschwerdeverfahren der EIB – Grundsätze, Aufgabenbeschreibung und Verfahrensregeln“: *„Die Beschwerdestelle der EIB ist nicht für Beschwerden zuständig, die internationale Organisationen, Institutionen und Organe der Gemeinschaft oder nationale, regionale oder kommunale Behörden (z.B. Regierungsbehörden, öffentliche Einrichtungen und Kommunalverwaltungen) betreffen.“* Die Beschwerdestelle der EIB kann daher gegenüber den Beschwerdeführern keine Stellungnahme hierzu abgeben.
- 10.10. Aus den von der Beschwerdestelle der EIB geprüften Informationen geht hervor, dass das Projekt in den im Jahr 2000 eingeführten Strategischen Plan Eingang fand. Der Plan wurde unter Beteiligung aller Interessengruppen umfassend diskutiert.

- 10.11. Die „Studie über Alternativen für den Ausbau des Hafens in der Bucht von Cádiz“, die im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung von der Universität Granada (Fachbereich Häfen und Küsten sowie Centro Andaluz de Medio Ambiente) durchgeführt wurde, kam zu dem Schluss, dass die letztendlich gewählte Alternative (östliche Hafenanlage) sowohl unter technischen als auch unter ökologischen Gesichtspunkten am tragfähigsten ist.
- 10.12. Aus den gesammelten Informationen geht hervor, dass die Grundstücksfläche des alternativen, von den Beschwerdeführern bevorzugten Standorts, La Cabezuela, 1,63 Mio m² umfasst, von denen 1,14 Mio m² für die Vergabe von Konzessionen zur Verfügung stehen und 820 000 m² (72%) bereits für Konzessionen zugeteilt wurden bzw. eine entsprechende Genehmigung der Verwaltungsbehörden erhalten haben. Dies bedeutet, dass das Grundstück bereits weitgehend belegt ist und nur noch etwa 200 000 m² an öffentlichem Grund in der Nähe der Kais und 120 000 m² im externen Bereich verfügbar sind.

11. SCHLUSSFOLGERUNGEN

- 11.1. Die Untersuchungen der Beschwerdestelle der EIB lassen den Schluss zu, dass das Projekt offensichtlich den zentralen Kriterien der EIB nicht widerspricht und sich auf die regionale Entwicklung von Cádiz auch nicht „regelrecht abträglich“ auswirkt, wie dies von den Beschwerdeführern behauptet worden ist.
- 11.2. Die Beschwerdestelle der EIB prüfte, ob die Dienststellen der Bank das Umweltgenehmigungsverfahren mit der gebotenen Sorgfalt durchgeführt haben, und kommt – wie in Abschnitt 10.6 erläutert – zu dem Schluss, dass es bei der Prüfung und Genehmigung des Projekts keinerlei Missstände in der Verwaltungstätigkeit der EIB gab.
- 11.3. Im Zusammenhang mit Abschnitt 10.8 kann die Beschwerdestelle der EIB sich weder zum Verantwortungsrahmen heutiger (spanischer) Entscheidungsträger noch zu der Feststellung äußern, das Motiv zum vorliegenden Projekt beruhe nicht auf Prinzipien wirtschaftlicher und logistischer Effizienz, sondern auf lokalpolitischen Begehrlichkeiten.
- 11.4. Es wurden verschiedene Studien über die Umweltauswirkungen durchgeführt und Alternativen geprüft. Auf der Grundlage dieser Untersuchungen genehmigten die zuständigen Behörden die Umweltverträglichkeitsprüfung und erteilten die Umweltgenehmigung.
- 11.5. Aufgrund dieser Feststellungen ist die Beschwerdestelle der EIB zu dem Schluss gekommen, dass in diesem Fall kein Missstand in der Verwaltungstätigkeit der Dienststellen der EIB vorliegt, und zwar weder im Hinblick auf die gebotene Sorgfalt bei der UVP noch auf die Wahl zwischen verschiedenen Alternativen.
- 11.6. Die finanziellen und vertraglichen Bedingungen zwischen der EIB und dem Projektträger beinhalten eine Vorsichtsmaßnahme: Die EIB verlangt den Nachweis, dass für den neuen Containerterminal Mittel aus dem EFRE genehmigt worden sind. Erst dann kann auch die EIB Mittel für dieses Vorhaben bereitstellen. In dieser Hinsicht lobt die Beschwerdestelle der EIB die Dienststellen der Bank für ihre Vorsicht, eine solche Bedingung in den Vertrag aufzunehmen, und kommt zu dem Schluss, dass in diesem Fall kein Missstand in der Verwaltungstätigkeit der EIB vorliegt.
- 11.7. Die Beschwerdestelle der EIB hat die Europäische Kommission im Zusammenhang mit der von den Beschwerdeführern dort eingereichten Beschwerde kontaktiert und stellt fest, dass die diesbezügliche Untersuchung der EU-Kommission noch nicht abgeschlossen ist. Die Beschwerdestelle der EIB hat den Inhalt der Beschwerde an die EU-Kommission geprüft und ist zu dem Schluss gekommen, dass diese Beschwerde keine Auswirkungen auf die Prüfungen der EIB hat und dass die Bank daher keine Stellungnahme zu dieser Angelegenheit abgeben kann.
- 11.8. Im Zusammenhang mit den Ausführungen in Abschnitt 10 zu der in La Cabezuela verfügbaren Fläche ist festzustellen, dass die Behauptung der Beschwerdeführer, wonach die dort zur Verfügung stehende Fläche

sechsmal größer ist als die 380 000 m² für den neuen Containerterminal in der östlichen Hafenanlage, nicht korrekt sein dürfte.

- 11.9. Schließlich sollte den Beschwerdeführern der Link zu der Internetseite der EIB zur Verfügung gestellt werden, die zusätzliche Informationen über das Beschwerdeverfahren der EIB enthält.

F. Alcarpe
Abteilungsleiter
Abteilung Beschwerdeverfahren
2. Oktober 2012

E. de Kruijff
Leitende Beschwerdemanagerin
2. Oktober 2012