

SG/E/2020/21 und SG/E/2021/02

AUTOBAHN A49 Fritzlär– Ohmtal-Dreieck (PPP) (Deutschland)

ABSCHLUSSBERICHT





SG/E/2020/21 und SG/E/2021/02 Abschlussbericht

27. September 2022

Beschwerde vertraulich

Nein

Externe Verteilung

Beschwerdeführende
Projektträger

Interne Verteilung

Direktorium
Generalsekretärin
Generalinspektor
Zuständige Dienststellen der EIB

Haftungsausschluss

Die in diesem Bericht dargelegten Schlussfolgerungen stützen sich auf die Informationen, die der Abteilung Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe bis zum 17. Juli 2022 vorlagen. Die Schlussfolgerungen richten sich ausschließlich an die EIB.

Gemäß den EIB-CM-Leitlinien¹ werden alle Beschwerden – sofern nicht anders angegeben – im Interesse der Transparenz als nicht vertraulich behandelt.

¹ Abschnitt 4.6.2 der CM-Leitlinien (2018).

DER BESCHWERDEMECHANISMUS DER EIB-GRUPPE

Der Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe (nachfolgend „EIB-CM“) ist ein Instrument zur Beilegung von Streitigkeiten, falls ein Mitglied der Öffentlichkeit der Meinung ist, dass die Europäische Investitionsbank falsch gehandelt haben könnte, also möglicherweise ein Missstand bei der Ausübung ihrer Tätigkeit vorliegt. Der Beschwerdemechanismus ist kein Mechanismus der Rechtsdurchsetzung und ersetzt keine Entscheidung einer zuständigen Justizbehörde.

Missstände bezeichnen Unzulänglichkeiten oder Mängel in der Ausübung der Geschäftstätigkeit. Sie können auftreten, wenn die EIB verbindliche Regeln oder Grundsätze, einschließlich ihrer eigenen Leitlinien, Standards und Verfahren, nicht einhält. Ein Missstand liegt ebenfalls vor, wenn die EIB Menschenrechte verletzt oder gegen geltendes Recht oder die Grundsätze einer guten Verwaltungspraxis verstößt. Die Unzulänglichkeiten können Entscheidungen, Handlungen oder Versäumnisse der EIB-Gruppe betreffen. Darunter fallen auch die ökologischen oder sozialen Auswirkungen der Projekte und Aktivitäten der EIB.

Eines der wichtigsten Ziele des Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe besteht darin, das Recht aller Interessenträger zu wahren, sich Gehör zu verschaffen und Beschwerde einzulegen. Weitere Informationen zum Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe sind abrufbar unter: <https://www.eib.org/en/about/accountability/complaints/index.htm>.

INHALT

Der Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe	ii
Inhalt.....	iii
Glossar.....	iv
Zusammenfassung.....	1
1 Hintergrund.....	2
2 Regulierungsrahmen.....	8
3 Projektzyklus	16
4 Ergebnisse und Schlussfolgerungen	18
5 Ergebnisse	29
Anhang 1: Anfechtungen des Planfeststellungsbeschlusses für die VKE 40	31

GLOSSAR

A49	Bundesautobahn im Norden des Bundeslandes Hessen (Deutschland)
Amt für Straßen- und Verkehrswesen	Amt für Straßen- und Verkehrswesen Marburg; fungiert als Vertreter des Bundes. Seit dem 1. Januar 2012 ist die Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement die zuständige Landesbehörde. ²
Bund	Bundesrepublik Deutschland
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Hessen e.V.
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
Darlehensnehmerin	A 49 Autobahngesellschaft mbH & Co. KG (Zweckgesellschaft) oder Autobahn GmbH des Bundes
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
EIB	Europäische Investitionsbank
EIB-CM	Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
Hessen	Bundesland Hessen
NABU	Naturschutzbund Deutschland e. V.
NGO	Öffentlicher und Umweltverband (non-governmental organisation)
Planfeststellungsbehörde	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen ³
PPP	Öffentlich-private Partnerschaft (<i>public private partnership</i>)
Projektträger	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesland Hessen. Seit dem 1. Januar 2021 liegen die Planung, der Bau und der Betrieb der A49 in der Hand der Autobahn GmbH des Bundes.
RPM	Regionalplan Mittelhessen
RPN	Regionalplan Nordhessen
SUP	Strategische Umweltprüfung
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
USVP	Umwelt- und/oder Sozialverträglichkeitsprüfung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
Verträglichkeitsprüfung	Verträglichkeitsprüfung gemäß der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG
VKE	Verkehrseinheit(en)

² Gemäß Art. 2 § 1 Abs. 1 und 2 des Gesetzes zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften vom 16. Dezember 2011 [GVBl. I S. 817].

³ Bis Januar 2014 „Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung“, von Januar 2014 bis Januar 2019 „Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung“ und seit Januar 2019 „Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen“.

ZUSAMMENFASSUNG

Im Dezember 2020 und im Februar 2021 erhielt die Abteilung Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe (EIB-CM) zwei Schreiben von zwei Einzelpersonen und registrierte zwei Beschwerden bezüglich des Projekts „AUTOBAHN A49 FRITZLAR–OHMTAL-DREIECK (PPP)“. Das Projekt betrifft die Planung, den Bau, die Finanzierung, den Betrieb und die Instandhaltung eines Abschnitts der Autobahn A49 im Bundesland Hessen.

Nachdem die Zulässigkeit der Beschwerden festgestellt wurde, führte EIB-CM eine erste Beurteilung nach Abschnitt 2.2 der EIB-CM-Verfahren durch. Der Erstbeurteilungsbericht zu den Vorwürfen (vgl. nachstehende Tabelle) wurde im Juli 2021 vorgelegt.⁴

Eine Prüfung der verfügbaren Informationen durch EIB-CM ergab, dass keiner der Vorwürfe in Bezug auf die Einhaltung der anwendbaren Standards für das Projekt begründet war. Außerdem ist EIB-CM der Auffassung, dass die EIB bei der Prüfung und Überwachung des Projekts ihren Aufgaben und ihrer Sorgfaltspflicht ordnungsgemäß nachgekommen ist.

Allerdings war die Kommunikation der EIB über das Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung für das Natura-2000-Gebiet, durch das das Projekt verläuft, und über die Konsultation der Öffentlichkeit, vor allem die Negativkampagne, im Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“ der EIB nicht zufriedenstellend. Daher unterbreitet EIB-CM einen Verbesserungsvorschlag, wie in nachstehender Tabelle dargestellt.

Nr.	Vorwürfe	Ergebnis
1	<p>Nichteinhaltung der anwendbaren Rechtsvorschriften, einschließlich des EU-Umweltrechts, bei dem Projekt, insbesondere Mängel bei der Prüfung gemäß der UVP-Richtlinie und anderen gemeinsamen Prüfungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Probleme beim Zugang der Öffentlichkeit zu Informationen (d. h. zu den Ergebnissen der UVP) • Nichteinhaltung der Wasserrahmenrichtlinie (Nichtbeachtung der Auflagen zur Vorbeugung von Verschlechterungen bei einer Beurteilung der relevanten Auswirkungen gemäß der Wasserrahmenrichtlinie) • Probleme mit der Einhaltung der Habitat-Richtlinie (z. B. verbleibende erhebliche negative Auswirkungen auf geschützte Lebensräume und Arten sowie unzureichende Ausgleichsmaßnahmen) • Nichteinhaltung von Lärmschutzanforderungen (z. B. nicht beurteilte negative Lärmauswirkungen) 	<p>Unbegründet mit einem Verbesserungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausarbeitung eines Addendums zum Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“ mit Informationen über die Auswirkungen des Projekts auf das Natura-2000-Gebiet sowie über die Konsultationen der Öffentlichkeit, Rechtsbehelfe und Proteste.
2	Nichteinhaltung des Pariser Abkommens und der Klimaschutzverpflichtungen der EIB bei dem Projekt	Unbegründet

⁴ Die berichtigte Fassung des Erstbeurteilungsberichts ist auf der EIB-CM-Website auf [Englisch](#) und [Deutsch](#) abrufbar.

1 HINTERGRUND

1.1 Projektübersicht

- 1.1.1 Im September 2019 genehmigte der Verwaltungsrat der EIB für das Projekt „AUTOBAHN A49 FRITZLAR–OHMTAL-DREIECK (PPP)“ (nachfolgend das „Projekt“)⁵ in Deutschland eine Finanzierung von bis zu 264 Millionen Euro.⁶ Das Projekt im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft (PPP) wurde von der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES)⁷, beauftragt von der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesland Hessen, entwickelt und wird von ihr umgesetzt. Darlehensnehmerin ist die Zweckgesellschaft A 49 Autobahngesellschaft mbH & Co. KG, eine nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland gegründete Kommanditgesellschaft.
- 1.1.2 Das Projekt wird im Land Hessen durchgeführt (Abbildung 1). Es umfasst den Bau eines neuen, 30,8 Kilometer langen vierstreifigen Abschnitts der Autobahn A49 zwischen der AS⁸ Schwalmstadt und dem Ohmtal-Dreieck sowie den Erhalt und Betrieb von vier Autobahnabschnitten der A49 mit einer Gesamtlänge von rund 61,8 Kilometern. Die EIB finanziert lediglich die Investitionsausgaben der Verkehrseinheiten (VKE) 30 und 40.⁹

Abbildung 1: Schematische Darstellung des Projekts¹⁰



⁵ [Projektwebseite](#) des Projektträgers.

⁶ [Beschreibung](#) des Projekts auf der Website der EIB.

⁷ [Weitere Informationen](#). Die DEGES ist eine GmbH im Eigentum des Bundes und mehrerer Bundesländer. Das Land Hessen wurde 2010 Gesellschafter der DEGES.

⁸ Anschlussstelle.

⁹ VKE 30 von Bau-km 43+100 bis Bau-km 56+440 und VKE 40 von Bau-km 57+000 bis Bau-km 74+450. Die Streckenlänge kann je nach Berücksichtigung der Anschlussstellen leicht variieren.

¹⁰ Quelle: [Strabag erhält Zuschlag für das ÖPP-Projekt A49 in Hessen](#).

Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe – Abschlussbericht

- 1.1.3 Das Projekt gehört zum TEN-V-Gesamtnetz.¹¹ Es soll die Verkehrsströme effizienter machen, die Verkehrssicherheit auf den bestehenden Autobahnen A5 und A7 verbessern und somit Staus und Verkehrsunfälle auf bestehenden Straßen reduzieren.
- 1.1.4 Zum Zeitpunkt der Genehmigung der EIB-Finanzierung sollte das Projekt 2020 beginnen und spätestens Ende 2023 abgeschlossen sein.

1.2 Bundesverkehrswegeplanung

- 1.2.1 Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) legt die Gesamtstrategie für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes fest. Dieser Plan wird zwar vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (ehemals Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) ausgearbeitet, muss aber im Wege eines Gesetzgebungsverfahrens vom Bundestag als Anlage zum **Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen** angenommen werden (vgl. Abschnitt 2.2.7).
- 1.2.2 1992 enthielt der BVWP die Autobahn von Kassel nach Gießen¹² als die VKE 10 der A49. 2003 wurde der Plan um die Abschnitte Bischhausen–Stadtallendorf (VKE 20 und VKE 30) und Stadtallendorf–Autobahn A5 (VKE 40) erweitert. Diese Projekte wurden als „Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ eingestuft, bei denen eine Beeinträchtigung des Natura-2000-Netzes nicht auszuschließen ist. Sie wurden außerdem als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs¹³ eingestuft.
- 1.2.3 Seit 2016 enthält der BVWP („BVWP 2030“¹⁴) Autobahnen, Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen des Bundes, die bis 2030 gebaut, ausgebaut, saniert oder modernisiert werden sollen. Darin ist auch der Umfang der Investitionen festgelegt. Die Autobahn A49 ist im BVWP als laufendes, vordringliches Vorhaben aufgeführt: von Neuental nach Schwalmstadt (VKE 20, im Bau, keine EIB-Finanzierung) und von Schwalmstadt zur Autobahn A5 (VKE 30 und VKE 40). Der BVWP 2030 wurde einer strategischen Umweltprüfung (SUP) nach der SUP-Richtlinie¹⁵ unterzogen. Damit wurde **erstmalig ein solcher Plan unter Beteiligung der Öffentlichkeit erstellt**.¹⁶

1.3 Regionalpläne

- 1.3.1 Der erste Regionalplan Nordhessen (RPN), in dem das Projekt mit einer groben Trassenführung aufgeführt ist, wurde 2001 veröffentlicht.¹⁷ Der darauffolgende RPN wurde 2010 verabschiedet und 2011 veröffentlicht.¹⁸ Die Regionalpläne werden einer SUP unterzogen (auf Stufe I, d. h. im Vorfeld der Umweltverträglichkeitsprüfung).
- 1.3.2 Das Planfeststellungsverfahren für den Regionalplan Mittelhessen (RPM) wurde im Jahr 2000¹⁹ mit einer Herrenwald-Variante²⁰ abgeschlossen. Das Projekt wurde erstmals im 2001

¹¹ Grobe Trassenführung des TEN-V-Projekts im [TENtec Interactive Map Viewer](#).

¹² Von diesem 27 Kilometer langen Abschnitt waren bis Ende 1991 8,3 Kilometer gebaut.

¹³ Für die Projekte war ein Planfeststellungsbeschluss erforderlich, nachdem mit einem geeigneten Verfahren auf die ermittelten Umweltrisiken eingegangen wurde. Projekte, die als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs eingestuft sind, dürfen gebaut werden.

¹⁴ Bundesverkehrswegeplan 2030.

¹⁵ Informationen zum [SUP-Verfahren](#).

¹⁶ In einem Verfahren zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung konnten Interessenten sechs Wochen lang (vom 21. März bis zum 2. Mai 2016) schriftliche Stellungnahmen zum Entwurf des BVWP 2030 und zum dazugehörigen Umweltbericht übermitteln. Die Dokumente lagen bundesweit in 20 Städten zur allgemeinen Einsicht aus. Sie waren auch auf der Website des damaligen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Einsicht abrufbar. Die ausführlichen Prüfungsergebnisse zu den einzelnen Projekten standen in einem Online-Projektinformationssystem zur Verfügung. Nach Abschluss des Verfahrens zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung überarbeitete das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den Entwurf des BVWP anhand der evaluierten Stellungnahmen. Der Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung des [BVWP 2030](#) fasste die übermittelten Stellungnahmen zusammen und erläuterte, wie diese berücksichtigt werden; zuletzt abgerufen am 1. Juni 2022.

¹⁷ Der Regionalplan Nordhessen wurde im Mai 2001 verabschiedet und im August 2001 veröffentlicht.

¹⁸ Am 31. Januar 2011 veröffentlicht.

¹⁹ Mittelhessen hatte schon 1995 und 1999 zwei Planfeststellungsverfahren abgeschlossen.

²⁰ Die Variante ist nach dem gleichnamigen Waldgebiet benannt, durch das sie verläuft.

veröffentlichten RPM verabschiedet.²¹ Der nächste RPM enthielt eine modifizierte Herrenwald-Variante. Diese Planänderung war wegen des Natura-2000-Gebiets notwendig, das der Europäischen Union 2004 gemeldet wurde.²² Deshalb musste für das Projekt eine Verträglichkeitsprüfung und eine SUP durchgeführt werden. Der Entwurf des RPM wurde 2009 veröffentlicht. Seine Endfassung wurde 2010 verabschiedet und 2011 veröffentlicht.²³

Kasten 1 – Planfeststellungsverfahren in Hessen

Das Verfahren der Planfeststellung für den Straßenbau in Hessen richtet sich nach den Vorschriften des hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HVwVfG), des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und des Hessischen Straßengesetzes (HStrG).²⁴ Von zentraler Bedeutung ist das in § 73 des HVwVfG geregelte Anhörungsverfahren mit der Möglichkeit, Einwendungen und Stellungnahmen abzugeben sowie dem grundsätzlich erforderlichen Erörterungstermin. Anhörungsbehörde in straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren ist in Hessen das jeweils zuständige Regierungspräsidium.

Der Planfeststellungsbeschluss schließt das Planfeststellungsverfahren ab. Er stellt einen Verwaltungsakt dar, der mit Rechtsbehelfen angegriffen werden kann. Die Planfeststellung konzentriert und vereinfacht den Prozess: Sie ersetzt alle behördlichen Genehmigungen, die ansonsten für das Projekt erforderlich gewesen wären. Die Planfeststellungsbehörde ist dabei verpflichtet, die Vereinbarkeit des Projekts mit all jenen öffentlich-rechtlichen Vorschriften zu prüfen, die ansonsten in den verdrängten behördlichen Genehmigungsverfahren geprüft worden wären. **Planfeststellungsbehörde** für Bundesautobahnen ist das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.

Bis 2020 wurden die Bundesautobahnen²⁵ und Bundesfernstraßen von den Bundesländern²⁶ im Auftrag des Bundes gebaut und verwaltet. Nach einer Änderung des Bundesrechts werden die Bundesautobahnen in Bundesverwaltung geplant und verwaltet.²⁷ Das **Land Hessen** hat die Zuständigkeit für die Planfeststellung von Bundesautobahnen jedoch nicht an das Fernstraßen-Bundesamt abgegeben.

A49 als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)

- 1.3.3 Die Autobahn A49 wurde 1996 in Einklang mit der Entscheidung über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes als Teil des TEN-V ausgewiesen (vgl. Abschnitt 2.2.32).²⁸

1.4 Projektgenehmigung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens

VKE 30

- 1.4.1 Am 24. August 2006 beantragte das Amt für Straßen- und Verkehrswesen ein Planfeststellungsverfahren für das Projekt. Im Rahmen des Verfahrens wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für den Abschnitt Schwalmstadt–Stadtallendorf (VKE 30) durchgeführt. Sie umfasste die Information der Öffentlichkeit²⁹, die Beteiligung und

²¹ Der Regionalplan Mittelhessen wurde im April 2001 verabschiedet und am 21. Mai 2001 veröffentlicht.

²² Information aus der [EU-Datenbank](#) zu Natura-2000-Gebieten (auf Englisch).

²³ Der Entwurf des Plans wurde in der Zeit vom 24. August bis 23. September 2009 veröffentlicht, die Endfassung am 31. Januar 2011.

²⁴ Informationen zur [Planfeststellung](#).

²⁵ Bundesautobahnen werden (i) in einem mehrstufigen Verfahren (Investitionsplanung, Raumplanung, Bestimmung der Linienführung, Plangenehmigungsverfahren) oder (ii) vereinfacht per Planfeststellungsbeschluss genehmigt.

²⁶ Straßenbauamt des Landes.

²⁷ Artikel 90 des Grundgesetzes wurde geändert und trat zum 1. Januar 2021 in Kraft. Informationen zum [Fernstraßen-Bundesamt](#).

²⁸ Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABl. L 228 vom 9. September 1996. Die Entscheidung ist nicht mehr in Kraft. Sie ist [hier](#) abrufbar.

²⁹ Die Projektinformationen (14 Ordner) waren der Öffentlichkeit vom 11. September 2006 bis 11. Oktober 2006 bei der Baubehörde in Schwalmstadt, Neustadt (Hessen), zur Einsicht zugänglich. Die Öffentlichkeit wurde im Lokalmagazin „Sonntagszeit“ der HNA von Stadtallendorf (19. und 20. August 2006), in der „Oberhessischen

Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe – Abschlussbericht

Konsultation³⁰ der betroffenen Behörden und Versorgungsunternehmen (Wasser), des Wasserverbands³¹, des hessischen Verbands der Landwirte, Waldbesitzer, Fischer und Ökolandwirte sowie acht offiziell anerkannter Naturschutzverbände³² in Hessen.

- 1.4.2 Bis November 2007 bearbeitete und berücksichtigte das Amt für Straßen- und Verkehrswesen die Einwendungen von Behörden, Öffentlichkeit und Verbänden. Am 9. Dezember 2008 fand eine nichtöffentliche Erörterung mit Vertreterinnen und Vertretern der betroffenen Städte und Gemeinden, Behörden und Verbände statt. Die Öffentlichkeit wurde in den Lokalzeitungen und amtlichen Mitteilungsblättern darüber informiert, dass der Plan aufgrund der zahlreichen Einwendungen überprüft und geändert werden muss.³³
- 1.4.3 Der **erste Planänderungsantrag** wurde im Februar 2010 eingereicht. Die Änderungen waren Gegenstand einer Konsultation nach demselben Verfahren³⁴ wie oben beschrieben, wobei die Einwendungsfrist im August 2010 endete³⁵. Im November 2010 fanden zwei Erörterungen statt. Nach umfangreichen Konsultationen zu mehreren neuen Fragen wurde das Verfahren im Dezember 2010 abgeschlossen. Dabei blieben einige Einwendungen ungeklärt.
- 1.4.4 Der **zweite Planänderungsantrag** wurde im Juli 2011 eingereicht und enthielt einen aktualisierten UVP-Bericht. Die Einwendungsfrist im Rahmen der anschließenden Konsultationen endete im September 2011. Die Planfeststellungsbehörde³⁶ erteilte im Januar 2012 den Planfeststellungsbeschluss für die VKE 30. Er enthält die Änderungen, die sich aus den obigen Schritten ergaben (vgl. auch Abschnitte 1.4.11–1.4.13).

VKE 40

- 1.4.5 Am 22. Dezember 2006 beantragte das Amt für Straßen- und Verkehrswesen das Planfeststellungsverfahren für die VKE 40 Stadtallendorf–Gemünden (17,45 Kilometer). Der Plan für das Projekt lag in den Städten Stadtallendorf, Kirtorf, Homberg (Ohm), Gemünden (Felda), Kirchhain, Amöneburg, Mücke und Alsfeld zur Einsicht und Stellungnahme aus. Die Einwendungsfrist endete im Mai 2007.³⁷ Die betroffenen öffentlichen und Umweltverbände (NGOs) wurden informiert, dass der Plan ausliegt und wann die Frist für die Einreichung von Stellungnahmen endet.³⁸ Zum Entwurf des Plans wurden weitere betroffene Behörden und öffentliche Versorgungsunternehmen (Telekommunikation) konsultiert³⁹, die rund 400 Einwendungen und Stellungnahmen einreichten. Daraufhin wurde das Projekt u. a. aus naturschutzfachlicher Perspektive geändert.⁴⁰

Presse“ der Stadt Neustadt (24. August 2006), im amtlichen Mitteilungsblatt der Gemeinde Willingshausen (31. August 2006) und in der Lokalzeitung der HNA (8. September 2006) informiert. In der öffentlichen Bekanntmachung wurde außerdem mitgeteilt, dass das Verfahren im Hinblick auf die Öffentlichkeitsbeteiligung auch in Einklang mit § 9 Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-Gesetz) stand.

³⁰ Schriftliche und mündliche Einwendungen konnten bis zum 25. Oktober 2006 eingereicht werden.

³¹ Der Wasserverband Schwalm erhielt am 25. August 2006 die vollständigen Planungsunterlagen zur Information.

³² Die Naturschutzverbände erhielten ein Schreiben, in dem sie über den der Öffentlichkeit vorgestellten Plan und die Möglichkeit informiert wurden, bis zum 30. November 2006 Stellungnahmen einzureichen. Im Anhang zu dem Schreiben wurde ein Teil der Planungsunterlagen (Karten und verschiedene Berichte) übermittelt und mitgeteilt, dass die Verbände die vollständigen Unterlagen zur Überprüfung anfordern können.

³³ Im ersten Quartal 2009 sollte ein neues Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden, mit anschließender öffentlicher Erörterung im zweiten Quartal. Am 29. Juni 2009 fand ein Informationstreffen für zwei lokale Bauernverbände statt.

³⁴ Naturschutz- und andere Verbände wurden in der lokalen Presse und amtlichen Mitteilungsblättern informiert. Weitere Landwirtschaftsverbände wurden aufgrund der Auswirkungen, die der Plan voraussichtlich auf sie hat, in einem Schreiben informiert. Der BUND Hessen e.V. beantragte am 9. Juli 2010 die Zusendung der Dokumente in digitaler Form. Am 13. Juli 2010 wurde ihm eine CD zugesandt.

³⁵ Die verschiedenen Einwendungen von Einzelpersonen, Behörden und Verbänden wurden vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen Kassel beantwortet. Die anschließenden Erörterungen am 15. und 17. November 2010 waren kommunalen Behörden, staatlichen Stellen, Trägern öffentlicher Belange und Einzelpersonen vorbehalten, bei denen das Projekt wesentliche Auswirkungen für ihre Grundstücke, Immobilien oder ihre wirtschaftliche Lage hat.

³⁶ Planfeststellungsbehörde ist das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (vgl. Umbenennungen im Glossar). Planfeststellungsbeschluss, Ref. VI 1-A-61-k-04#2.116 vom 4. Januar 2012.

³⁷ Die Konsultation dauerte vom 19. März 2007 bis zum 19. April 2007.

³⁸ Einzelheiten zum Verfahren im Teil-Vorlagenbericht des Regierungspräsidiums Gießen vom 30. März 2011 (S. 75 des Planfeststellungsbeschlusses).

³⁹ Vom 15. März 2007 bis zum 15. Oktober 2007.

⁴⁰ [Der Weiterbau der A49](#), zuletzt abgerufen am 1. Juni 2022.

- 1.4.6 Der **erste Planänderungsantrag (2010)** wurde in den Städten Stadtallendorf, Kirtorf, Homberg (Ohm), Gemünden (Felda), Kirchhain, Amöneburg, Mücke und Alsfeld vorgestellt. Die Einwendungsfrist endete im Juni 2010.⁴¹ Die betroffenen öffentlichen und (Umwelt-)Verbände wurden auf die übliche Weise informiert, dass der Plan ausliegt und wann die Frist für die Einreichung von Stellungnahmen endet.⁴²
- 1.4.7 Mit betroffenen Behörden und Trägern öffentlicher Belange wurden Erörterungstermine anberaumt. Die Öffentlichkeit wurde in den Lokalzeitungen mindestens eine Woche vor dem Termin über die Erörterung informiert. Sieben Erörterungen mit Einzelpersonen und Verbänden fanden in Stadtallendorf, Homberg und Gießen statt (in den Lokalzeitungen angekündigt).⁴³ Die meisten Einwendungen von Einzelpersonen konnten bei den Erörterungen nicht behandelt werden. Die Behörden und Träger öffentlicher Belange unterstützten den Plan hingegen grundsätzlich. Weitere betroffene Behörden, Einrichtungen sowie Umwelt- und andere Verbände wurden auf die gleiche Weise informiert wie bei der Planfeststellung.⁴⁴ Das Regierungspräsidium leitete die zusammengefassten Einwendungen, Erklärungen und Antworten sowie das Ergebnis der Gespräche an die Planfeststellungsbehörde weiter.
- 1.4.8 Der **zweite Planänderungsantrag (2011)** wurde im Juli 2011 eingereicht. Die Prüfung der Änderungen ergab, dass keine vollständige UVP erforderlich ist. Die Einwendungsfrist im Rahmen der anschließenden Konsultationen endete im April 2012.
- 1.4.9 Die Planfeststellungsbehörde besuchte zwei Standorte und bat um weitere Informationen. Im Mai 2012 erteilten die Umweltbehörde und die Wasserbehörde Genehmigungen mit Maßnahmen für beide Standorte. Alle Einwendungen gegen das Verfahren und die UVP wurden nach Vorlage von Präzisierungen zurückgewiesen.⁴⁵ Die Planfeststellungsbehörde erteilte den Planfeststellungsbeschluss für die VKE 40 im Mai 2012.⁴⁶ Die Rechtsbehelfe gegen den Planfeststellungsbeschluss für die VKE 40 sind in Anhang 1 des vorliegenden Berichts zusammengefasst.
- 1.4.10 2017 wurde eine Abänderung des Planfeststellungsbeschlusses für die VKE 40 (2012) genehmigt,⁴⁷ wonach die Zerstörung bekannter historischer Denkmäler aufgrund des überwiegenden öffentlichen Interesses autorisiert wurde. Die Abänderung enthielt Informationen über Rechtsbehelfe. 2019 wurde auf Antrag des Projektträgers zur Prüfung der Planungsunterlagen im Hinblick auf Maßnahmen für den Landschaftsschutz eine weitere Abänderung vorgenommen. Die für den Planfeststellungsbeschluss zuständige Behörde stellte fest, dass die mitgeteilten Änderungen kein erneutes UVP-Verfahren oder keinen neuen Planfeststellungsbeschluss erforderlich machen. Mit dem Bescheid⁴⁸ von 2019 wurden die vorgeschlagenen Änderungen mit entsprechender Begründung angenommen.

⁴¹ Die Konsultation dauerte vom 19. April 2010 bis zum 18. Mai 2010.

⁴² Einzelheiten zum Verfahren im Teil-Vorlagenbericht des Regierungspräsidiums Gießen vom 30. März 2011.

⁴³ Die Erörterungen fanden zwischen dem 29. November 2010 und dem 18. Januar 2011 statt.

⁴⁴ Die Einzelheiten werden in einem gesonderten Bericht des Regierungspräsidiums Gießen vom 30. März 2011 erläutert.

⁴⁵ Einwendungen, darunter die Frage nach der ordnungsgemäßen Anwendung der Verfahren zur Konsultation der Öffentlichkeit, wurden zurückgewiesen (etwa die Behauptung, die erste beantragte Änderung des Planfeststellungsbeschlusses und die anschließenden Erörterungen seien nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden). Die Entscheidung wurde damit begründet, dass alle Termine in den betroffenen Städten und Gemeinden über die offiziellen Kanäle veröffentlicht wurden und dass die Behörden, Versorgungsunternehmen, der Sponsor und die Einzelpersonen, die Einwendungen erhoben hatten, schriftlich informiert wurden. Eine weitere Einwendung, wonach die für die erste beantragte Änderung des Planfeststellungsbeschlusses eingereichten Dokumente unvollständig gewesen seien, wurde abgelehnt (nur der geänderte Plan muss vorgelegt werden, nicht der ursprüngliche Plan – wie vom Einwender behauptet).

⁴⁶ Planfeststellungsbeschluss, Ref. 61 k 04/2.120 vom 30. Mai 2012.

⁴⁷ Für den am 30. Mai 2016 eingegangenen Antrag des hessischen Landesamtes für Denkmalpflege und die Abänderung vom 20. Januar 2017 musste kein neues Planungsgenehmigungsverfahren eingeleitet werden.

⁴⁸ Planänderungsbescheid vom 17. Januar 2019 im Zusammenhang mit den Landschaftsschutzmaßnahmen VIII.13 A, IX.4.4, XI.13.2A (Blühflächen). Die veröffentlichte Erklärung, für die erste und die zweite Änderung des Planfeststellungsbeschlusses sei keine UVP durchzuführen, war nicht korrekt. Nach Ansicht der Genehmigungsbehörde war dieser Verwaltungsfehler unerheblich, da alle Dokumente der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurden, die Öffentlichkeit Gelegenheit zur Stellungnahme hatte und beide Änderungsanträge keine zusätzlichen wesentlichen oder neuen Umweltauswirkungen nach sich zogen. Während des Verfahrens zur

Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe – Abschlussbericht

Rechtsbehelfe und Petitionen beim Europäischen Parlament

- 1.4.11 Die Verwaltungsverfahren zur Genehmigung der Projektkomponenten (VKE 30 und VKE 40) umfassten eine aktive Beteiligung der betroffenen Umwelt-NGOs und der Zivilgesellschaft.
- 1.4.12 Beim Planfeststellungsverfahren für die VKE 30 beteiligten sich der Naturschutzbund Deutschland (NABU)⁴⁹ und der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)⁵⁰ an den Konsultationen der Öffentlichkeit; sie sprachen sich gegen das Projekt aus. Die Behörden erklärten, eine gütliche Einigung in der Sache sei ausgeschlossen, und setzten das Verfahren fort. 2012 legte der NABU Einspruch gegen die Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses für die VKE 30 ein. Der Einspruch wurde zurückgewiesen, und die Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses wurde damit im Juni 2013 endgültig.
- 1.4.13 Gegen den Planfeststellungsbeschluss für die VKE 40 wurde zwischen 2012 und 2019 mehrfach Einspruch erhoben (vgl. Anhang 1). Die jüngsten Einsprüche wurden 2020 zurückgewiesen, und nach dem Kenntnisstand des EIB-CM sind derzeit keine weiteren Gerichtsverfahren anhängig.

1.5 Beschwerden

- 1.5.1 Am 15. Dezember 2020 ging bei der Abteilung Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe (nachfolgend „EIB-CM“) die Beschwerde einer Einzelperson bezüglich des Projekts ein (vgl. Abschnitt 1.1). Das Schreiben beinhaltete Vorwürfe über nachteilige Umweltauswirkungen des Projekts. EIB-CM bat um weitere Präzisierung. Nach einem Gespräch mit dem Beschwerdeführenden erhielt EIB-CM zusätzliche Informationen zu den vorgebrachten Bedenken.
- 1.5.2 Am 4. Februar 2021 erhielt EIB-CM zum selben Projekt eine zweite Beschwerde von einer anderen Person, deren Vorwürfe sich weitgehend überschneiden.
- 1.5.3 In der Phase der ersten Beurteilung beschloss EIB-CM, die in beiden Beschwerden erhobenen Vorwürfe zu untersuchen. Die im Erstbeurteilungsbericht genannten Punkte sind in Tabelle 1 aufgeführt.

Tabelle 1 – Vorwürfe, die hinsichtlich der Einhaltung von Rechtsvorschriften untersucht werden

Nr.	Beschreibung
1	<p>Nichteinhaltung der anwendbaren Rechtsvorschriften, einschließlich des EU-Umweltrechts, bei dem Projekt, insbesondere Mängel bei der Prüfung gemäß der UVP-Richtlinie und anderen gemeinsamen Prüfungen:</p> <p>1.1. Probleme beim Zugang der Öffentlichkeit zu Informationen (d. h. zu den Ergebnissen der UVP)</p> <p>1.2. Nichteinhaltung der Wasserrahmenrichtlinie (z. B. Nichtbeachtung der Auflagen zur Vorbeugung von Verschlechterungen bei einer Beurteilung der relevanten Auswirkungen gemäß der Wasserrahmenrichtlinie)</p> <p>1.3. Probleme mit der Einhaltung der Habitat-Richtlinie (z. B. verbleibende erhebliche negative Auswirkungen auf geschützte Lebensräume und Arten sowie unzureichende Ausgleichsmaßnahmen)</p> <p>1.4. Nichteinhaltung von Lärmschutzanforderungen (z. B. nicht beurteilte negative Lärmauswirkungen)</p>
2	Nichteinhaltung des Pariser Abkommens und der Klimaschutzverpflichtungen der EIB bei dem Projekt

- 1.5.4 Der Erstbeurteilungsbericht wurde am 7. Juni 2021 vorgelegt. Nach einer schnellen Rückmeldung des Beschwerdeführenden (Ref. SG/E/2020/21) wurden darin sachliche

Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses und nach dessen Erteilung im Jahr 2012 kam es zu Änderungen. Sie führten jedoch nicht zu einer Abänderung des UVP-Berichts.

⁴⁹ Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Hessen e.V.

⁵⁰ Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Hessen e.V.

Ungenauigkeiten berichtigt.⁵¹ Am 8. Juli 2021 wurde eine neue Fassung des Erstbeurteilungsberichts vorgelegt und auf der Website von EIB-CM veröffentlicht⁵², was den Stakeholdern mitgeteilt wurde.

1.6 Durchgeführte Arbeitsschritte

- 1.6.1 Kurz nach Eingang der Beschwerde SG/E/2020/21 führte EIB-CM eine erste Besprechung mit den betreffenden Dienststellen der EIB durch, um weitere Informationen und Präzisierungen zur Projektprüfung der EIB einzuholen. Nach Eingang einer zweiten Beschwerde (SG/E/2021/02) beschloss EIB-CM, die beiden Beschwerden wegen der sich weitgehend überschneidenden Vorwürfe zusammenzuführen.
- 1.6.2 Im Juni 2021 veröffentlichte EIB-CM den Erstbeurteilungsbericht⁵³, gefolgt von einem Schreiben an die Beschwerdeführenden mit der Berichtigung zweier im Bericht enthaltener Sachfehler (vgl. Fußnote 66). Im Juli 2021 wurde eine berichtigte Fassung des Erstbeurteilungsberichts vorgelegt und auf der Website von EIB-CM veröffentlicht.⁵⁴
- 1.6.3 Im Bericht nannte EIB-CM die Vorwürfe, die hinsichtlich der Einhaltung der Rechtsvorschriften untersucht wurden.
- 1.6.4 Während der Untersuchung stand EIB-CM telefonisch mit dem Beschwerdeführenden des Falls SG/E/2020/21 in Verbindung und erhielt mehrere zusätzliche Dokumente zu den Bedenken. EIB-CM stand den Beschwerdeführenden für Rückfragen zur Verfügung und hielt sie über das Untersuchungsverfahren auf dem Laufenden. EIB-CM überprüfte die von den Beschwerdeführenden zur Untermauerung ihrer Vorwürfe gemachten Angaben sowie öffentlich zugängliche Informationen und Informationen, die von den Dienststellen der EIB zur Verfügung gestellt wurden.
- 1.6.5 EIB-CM erstellte den vorliegenden Abschlussbericht auf der Grundlage einer Aktenprüfung der übermittelten Informationen sowie projektbezogener Unterlagen und öffentlich zugänglicher Informationen.

2 REGULIERUNGSRAHMEN

2.1 Leitlinien und Verfahren der EIB-Gruppe für den Beschwerdemechanismus

- 2.1.1 Gemäß den Leitlinien der EIB-Gruppe für den Beschwerdemechanismus⁵⁵ ist es Aufgabe von EIB-CM, Beschwerden über angebliche Missstände bei der Tätigkeit der EIB zu bearbeiten.⁵⁶ Missstände bezeichnen Unzulänglichkeiten oder Mängel in der Ausübung der Geschäftstätigkeit.⁵⁷ Missstände bei der Ausübung der Geschäftstätigkeit der EIB-Gruppe können sich auch auf die Umwelt- und Sozialauswirkungen ihrer Aktivitäten und auf projektzyklusbezogene und andere anwendbare Leitlinien der EIB beziehen.

⁵¹ Eine Ungenauigkeit betraf die lateinischen Namen geschützter Arten: „Kammuschel (Pectinidae)“ wurde durch „Kammolch (Triturus cristatus)“ ersetzt. Eine weitere sachliche Ungenauigkeit betraf die Anmerkungen des Beschwerdeführenden in Bezug auf die Stellungnahme der Europäischen Kommission.

⁵² Siehe Fußnote 54. Der Bericht enthält weitere Einzelheiten zu den Beschwerden.

⁵³ Am 8. Juli 2021 wurde eine Berichtigung vorgenommen, über die die Beschwerdeführenden informiert wurden. Der Bericht ist auf [Englisch](#) und [Deutsch](#) abrufbar.

⁵⁴ Die berichtigte Fassung des Erstbeurteilungsberichts ist auf [Englisch](#) und [Deutsch](#) abrufbar.

⁵⁵ Abrufbar unter: https://www.eib.org/attachments/strategies/complaints_mechanism_policy_de.pdf.

⁵⁶ Abschnitt 5.1.3 der Leitlinien der EIB-Gruppe für den Beschwerdemechanismus (2018).

⁵⁷ Abschnitt 3.1 der Leitlinien der EIB-Gruppe für den Beschwerdemechanismus (2018).

Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe – Abschlussbericht

- 2.1.2 Die Leitlinien sehen vor, dass EIB-CM die Tätigkeit der EIB mit Blick auf die Frage überprüft, ob die der EIB vorgeworfenen Missstände tatsächlich vorliegen.⁵⁸
- 2.1.3 Die Leitlinien und Verfahren der EIB-Gruppe für den Beschwerdemechanismus⁵⁹ regeln die Tätigkeit von EIB-CM. Bei der Prüfung untersucht EIB-CM, ob die bestehenden Leitlinien, Verfahren und Standards eingehalten werden.⁶⁰
- 2.1.4 Es ist darauf hinzuweisen, dass gemäß Artikel 4.3.2 des Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe EIB-CM Beschwerden, die nationale, regionale oder kommunale Behörden (Regierungsbehörden, öffentliche Einrichtungen und Kommunalverwaltungen) betreffen, nicht nachgeht.
- 2.1.5 Wie nachfolgend dargelegt, muss das Projekt gemäß den Umwelt- und Sozialstandards der EIB dem anwendbaren nationalen und EU-Recht entsprechen. Zuständig sind dafür der Projektträger und die kommunalen Behörden. Außerdem ist die EIB-Gruppe nach Artikel 4.3.14 der EIB-CM-Leitlinien verpflichtet, die Einhaltung ihrer einschlägigen Leitlinien, Verfahren und Standards zu überprüfen.
- 2.1.6 Schließlich heißt es in Artikel 1.4.5 der EIB-CM-Verfahren: „EIB-CM beurteilt bei seiner Überprüfung keine Aktivitäten, für die allein Dritte verantwortlich sind – insbesondere der Projektträger oder der Darlehensnehmer, kommunale, regionale oder nationale Behörden, europäische Institutionen oder internationale Organisationen. Sofern kein Verstoß gegen EU-Recht durch die Europäische Kommission oder ein zuständiges Justizorgan festgestellt wird, hinterfragt EIB-CM in seiner Überprüfung nicht die korrekte Umsetzung der EU-Rechtsvorschriften in nationales Recht durch die EU-Mitgliedstaaten. Bei erheblichen Bedenken befasst EIB-CM die Europäische Kommission mit der Angelegenheit, und das Direktorium wird entsprechend informiert.“
- 2.1.7 EIB-CM zeichnet seine Erkenntnisse und Schlussfolgerungen in einem Abschlussbericht auf.⁶¹ Werden im Abschlussbericht Empfehlungen abgegeben, hat EIB-CM gemäß den Leitlinien die Umsetzung der Empfehlungen zu kontrollieren.⁶²

2.2 Auf das Projekt anwendbare Standards

- 2.2.1 Das Projekt muss den Standards entsprechen, die darauf anwendbar sind. Dazu gehören unter anderem das relevante Umweltrecht und die Umwelt- und Sozialstandards der EIB⁶³.

Relevantes EU-Umweltrecht

- 2.2.2 Die **Richtlinie über die strategische Umweltprüfung**⁶⁴ (SUP-Richtlinie) setzt den Rahmen für die Prüfung der strategischen Dokumente, die in eine Umweltprüfung einbezogen werden. Die „Umweltprüfung“ umfasst die Erstellung eines Umweltberichts, die **Durchführung von Konsultationen**, die Berücksichtigung des Umweltberichts und der Ergebnisse dieser Konsultationen bei der Entscheidungsfindung und die Bereitstellung von Informationen über die Entscheidung. Im Umweltbericht werden die möglichen erheblichen Auswirkungen ermittelt, beschrieben und bewertet, die der Plan oder das Programm auf die Umwelt haben wird. Außerdem werden darin angemessene Alternativen vorgeschlagen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen.⁶⁵

⁵⁸ Abschnitt 5.3.3 der Leitlinien der EIB-Gruppe für den Beschwerdemechanismus (2018).

⁵⁹ Abrufbar unter: https://www.eib.org/attachments/strategies/complaints_mechanism_procedures_de.pdf.

⁶⁰ Abschnitt 4.3.14 und 5.3.3 der Leitlinien der EIB-Gruppe für den Beschwerdemechanismus (2018).

⁶¹ Abschnitt 6.2.5 der Leitlinien der EIB-Gruppe für den Beschwerdemechanismus (2018).

⁶² Abschnitt 5.3.1 Aufzählungspunkt 4 der Leitlinien der EIB-Gruppe für den Beschwerdemechanismus (2018).

⁶³ Die Umwelt- und Sozialstandards der EIB sind in den Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards der EIB (2009), im Environmental and Social Handbook der EIB (2013, Teil II) und in den Umwelt- und Sozialstandards der EIB (2018) dargelegt.

⁶⁴ Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme.

⁶⁵ In Artikel 4 bis 9 der SUP-Richtlinie werden die Anforderungen und Elemente des SUP-Verfahrens beschrieben, die in nationales Recht umzusetzen sind. Die Anforderungen in Bezug auf die Konsultation der Öffentlichkeit ergeben sich aus Artikel 6 der Richtlinie.

- 2.2.3 Die **Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung**⁶⁶ (UVP-Richtlinie, in der geänderten Fassung) verpflichtet die Behörden zu folgenden Schritten:
- Ist eine UVP durchzuführen, so erstellt der Projektträger einen UVP-Bericht und legt diesen vor. Die durch den Projektträger bereitzustellenden Informationen umfassen eine Übersicht über die wichtigsten vom Projektträger untersuchten **Alternativen** und die Angabe der wesentlichen Gründe für die Wahl einer bestimmten Alternative unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt.⁶⁷
 - Der **Zeitraumen** muss so gewählt werden, dass ausreichend Zeit zur Verfügung steht, damit die Öffentlichkeit effektiv teilnehmen kann, wobei der betroffenen Öffentlichkeit folgende Informationen zur Verfügung gestellt werden: alle eingeholten Informationen, die wichtigsten Berichte und Empfehlungen, die der oder den zuständigen Behörden zu dem Zeitpunkt vorliegen, zu dem die betroffene Öffentlichkeit informiert wird, sowie alle Informationen, die von Bedeutung sind und die erst zugänglich werden, nachdem die betroffene Öffentlichkeit über den UVP-Bericht informiert wurde. Die betroffene Öffentlichkeit erhält frühzeitig und in effektiver Weise die Möglichkeit, sich an den umweltbezogenen Entscheidungsverfahren zu beteiligen, und hat das Recht, Stellung zu nehmen und Meinungen zu äußern, wenn der zuständigen Behörde oder den zuständigen Behörden alle Optionen noch offen stehen und bevor die Entscheidung über den Genehmigungsantrag getroffen wird.⁶⁸
- 2.2.4 Die **Wasserrahmenrichtlinie**⁶⁹ verpflichtet die zuständigen Behörden, einer Verschlechterung des Zustands von Oberflächen- und Grundwasserkörpern vorzubeugen.⁷⁰ Im Juli 2015 bestätigte der Gerichtshof der Europäischen Union, dass die zuständigen Behörden vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme verpflichtet sind, die Genehmigung für ein konkretes Projekt zu versagen, wenn es eine Verschlechterung des Zustands eines Wasserkörpers verursachen kann.⁷¹ Seither steht fest, dass vor der Genehmigung eines Projekts eine Überprüfung in Bezug auf die einzelnen betroffenen Wasserkörper in Einklang mit dieser Richtlinie zu erfolgen hat.⁷² Nach Ansicht unabhängiger technischer Sachverständiger bedeutet dies auch, dass überprüft werden muss, ob eine Verschlechterung des Zustands von Oberflächen- und Grundwasserkörpern ausgeschlossen ist und einer fristgerechten Erreichung der festgelegten Ziele nichts entgegensteht.⁷³
- 2.2.5 Gemäß der **Habitat-Richtlinie**⁷⁴ richten die zuständigen Behörden „Natura 2000“ ein, ein Netz von Schutzgebieten⁷⁵ mit spezifischen Erhaltungszielen⁷⁶. Die zuständigen Behörden müssen Projekte, die voraussichtlich ein Natura-2000-Gebiet erheblich beeinträchtigen, einer Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen unterziehen.⁷⁷ Eine zuständige Behörde kann dem Projekt nur zustimmen, wenn sie festgestellt hat, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird.⁷⁸ Ist trotz negativer Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses ein Projekt durchzuführen und ist eine Alternativlösung nicht vorhanden, so muss die zuständige Behörde alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass die generelle Kohärenz von Natura 2000 geschützt ist. Die zuständige Behörde muss

⁶⁶ Zum Zeitpunkt der UVP galt die [Richtlinie 85/337/EWG](#) über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie, geändert am 23. April 2009). Eine konsolidierte Fassung der UVP-Richtlinie 2011/92/EU (geändert durch die Richtlinie 2014/52/EU) ist [hier](#) abrufbar.

⁶⁷ Art. 5 Abs. 1 und 3 der UVP-Richtlinie 85/337/EWG (in der geänderten Fassung).

⁶⁸ Art. 6 Abs. 3, 4 und 6 der UVP-Richtlinie 85/337/EWG (in der geänderten Fassung).

⁶⁹ [Richtlinie 2000/60/EG](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik in der geänderten Fassung, abgerufen am 23. Mai 2022.

⁷⁰ Art. 4 Abs. 1 Buchst. a und b der Wasserrahmenrichtlinie.

⁷¹ Rn. 51 der Rechtssache C-461/13, abrufbar unter [CURIA - Documents](#), abgerufen am 23. Mai 2022.

⁷² [Pressemitteilung Nr. 37/2020 | Bundesverwaltungsgericht \(bverwg.de\)](#), abgerufen am 23. Mai 2022.

⁷³ Abschnitt 1.1 des Fachbeitrags vom November 2020: [1. ÜBERSCHRIFT1 \(hessen.de\)](#).

⁷⁴ [Richtlinie 92/43/EWG](#) vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen in der geänderten Fassung, abgerufen am 3. Mai 2022.

⁷⁵ Besonderes Schutzgebiet – Artikel 3 der Habitat-Richtlinie.

⁷⁶ Art. 4 Abs. 4 der Habitat-Richtlinie.

⁷⁷ Art. 6 Abs. 3 der Habitat-Richtlinie.

⁷⁸ Art. 6 Abs. 3 der Habitat-Richtlinie.

Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe – Abschlussbericht

außerdem die die Kommission über die von ihr ergriffenen Ausgleichsmaßnahmen unterrichten.⁷⁹ Die Verträglichkeitsprüfung kann im Rahmen der UVP durchgeführt werden.⁸⁰

- 2.2.6 Mit der **Umgebungslärmrichtlinie**⁸¹ wird ein gemeinsames Konzept festgelegt, um schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Die Richtlinie schafft die Rechtsgrundlage für harmonisierte Berechnungen für die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten und die Umsetzung anschließender Aktionspläne.⁸²

Relevante nationale Umweltvorschriften

- 2.2.7 Das Rechtsbereinigungsgesetz⁸³ legt fest, dass die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes entsprechen müssen. Die Feststellung des Bedarfs erfolgt für die Bestimmung der Linienführung und die Planfeststellung.⁸⁴ Das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen⁸⁵ ist die Rechtsgrundlage für Vorhaben, die den Bau, die Modernisierung und die Instandhaltung der Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen betreffen.⁸⁶
- 2.2.8 Das SUP-Verfahren ist in § 14 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-Gesetz)⁸⁷ spezifiziert. Es umfasst die Erstellung eines SUP-Berichts, die Durchführung von Konsultationen, die Berücksichtigung des SUP-Berichts und der Ergebnisse der Konsultationen bei der Entscheidungsfindung und die Bereitstellung von Informationen über die Entscheidung.
- 2.2.9 Das UVP-Verfahren ist im UVP-Gesetz⁸⁸ und in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des UVP-Gesetzes festgelegt.⁸⁹ Die Liste der Projekte, für die eine UVP erforderlich ist, ist in Anlage 1 aufgeführt.⁹⁰
- 2.2.10 Die Habitat-Richtlinie wird durch verschiedene Rechtsakte in nationales Recht umgesetzt, unter anderem durch das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung⁹¹ der Bundesrepublik Deutschland und durch Rechtsvorschriften der einzelnen Bundesländer. Das Bundesnaturschutzgesetz bildet die Grundlage für die Erhaltung wichtiger Vorranggebiete für Naturschutz, die zum Natura-2000-Netz gehören.⁹²
- 2.2.11 Die Wasserrahmenrichtlinie wird durch verschiedene Rechtsakte in nationales Recht umgesetzt, unter anderem durch das Wasserhaushaltsgesetz⁹³ der Bundesrepublik Deutschland und durch Rechtsvorschriften der einzelnen Bundesländer⁹⁴.
- 2.2.12 Die Lärmbewertung ist Teil des UVP-Verfahrens und orientiert sich an eine Reihe nationaler Vorschriften und Richtlinien, unter anderem an der 16. Verordnung zur Durchführung des

⁷⁹ Art. 6 Abs. 4 der Habitat-Richtlinie.

⁸⁰ Art. 1 Abs. 2 der [Richtlinie 2014/52/EU](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, abgerufen am 3. Mai 2022.

⁸¹ [Richtlinie 2002/49/EG](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) in der geänderten Fassung.

⁸² Artikel 1: Auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufriedenstellend ist.

⁸³ Artikel 27 § 1 Abs. 2 über das Fernstraßenausbaugesetz im Rechtsbereinigungsgesetz vom 30. Juni 1990. Die Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes sind in § 1 Abs. 1 aufgeführt.

⁸⁴ § 16 und 17 des Bundesfernstraßengesetzes.

⁸⁵ [Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen](#) (Fernstraßenausbaugesetz, FStrAbG).

⁸⁶ [Beschreibung des Planungs- und Genehmigungsprozesses](#) für den Bau von Bundesfernstraßen.

⁸⁷ UVP-Gesetz vom 24. Februar 2010 (BGBl. Teil I, S. 95), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 6. Oktober 2011 (BGBl. Teil I, S. 1986).

⁸⁸ UVP-Gesetz vom 24. Februar 2010 (BGBl. Teil I, S. 94), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 6. Oktober 2011 (BGBl. Teil I, S. 1986).

⁸⁹ [UVPVwV](#), vom 18. September 1995 (GMBl. 1995, S. 671).

⁹⁰ Gemäß Anlage 1 Nr. 14.3 Spalte 1 ist der Bau einer Bundesautobahn UVP-pflichtig.

⁹¹ Abrufbar unter: [UVPG – inoffizielles Inhaltsverzeichnis \(gesetze-im-internet.de\)](#), abgerufen am 17. Mai 2022.

⁹² § 7 Absatz 1 Nummer 8 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG).

⁹³ Abrufbar unter: [WHG – inoffizielles Inhaltsverzeichnis \(gesetze-im-internet.de\)](#), abgerufen am 17. Mai 2022.

⁹⁴ z. B. Hessisches Wassergesetz, abrufbar unter: [Bürgerservice Hessenrecht – Inhaltsverzeichnis Hessisches Wassergesetz \(HWG\) | gültig ab: 06.06.2018](#), abgerufen am 17. Mai 2022.

Bundes-Immissionsschutzgesetzes⁹⁵ (Verkehrslärmschutzverordnung), den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990) und den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen. Weitere nationale Gesetze wie die Baunutzungsverordnung könnten ebenfalls anwendbar sein.

Die Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards der EIB⁹⁶

- 2.2.13 In den Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards der EIB von 2009 heißt es: „Die EIB finanziert Projekte aus verschiedenen EU-politischen Gründen, unter den Hauptfinanzierungsprioritäten der EIB bei der Unterstützung einer nachhaltigen Entwicklung ist der Schutz bzw. die Verbesserung der natürlichen Umwelt und die Förderung nachhaltiger Gemeinschaften.“
- 2.2.14 Die Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards der EIB müssen von den Dienststellen der EIB in sämtlichen Finanzierungsoperationen angewandt werden. Sie dienen darüber hinaus auch der Information der Projektträger, der Öffentlichkeit, der betroffenen Gemeinschaften und der sonstigen Anspruchsgruppen einschließlich anderer EU-Institutionen (insbesondere der Europäischen Kommission), anderer multilateraler Finanzinstitutionen, der Finanz- und Geschäftspartner und der Vertreter der Zivilgesellschaft einschließlich Nichtregierungsorganisationen gemäß den Anforderungen der EIB.
- 2.2.15 Die EIB unterzieht alle von ihr finanzierten Projekte einer Prüfung. Sie finanziert keine Projekte, die dem zum Zeitpunkt der Projektprüfung geltenden EU- und nationalen Umweltrecht nicht entsprechen. In der Europäischen Union geht die EIB davon aus, dass das EU-Umweltrecht ordnungsgemäß in nationales Recht umgesetzt ist und die zuständigen Behörden das nationale Recht durchsetzen. Der Finanzierungsvertrag beschreibt die Verpflichtungen, die der Projektträger zusätzlich zu diesen gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen hat. Die EIB überwacht die Umwelleistung des Projekts, vor allem die Erfüllung der im Finanzierungsvertrag beschriebenen zusätzlichen Verpflichtungen. Dabei stützt sie sich auf die Berichte des Projektträgers und des technischen Beraters der Darlehensgeber.

Umwelt- und Sozialstandards der EIB⁹⁷

Standard 1: Bewertung und Steuerung der Umwelt- und Sozialauswirkungen und -risiken

- 2.2.16 Standard 1 erläutert die Verantwortung des Projektträgers dafür, die Umwelt- und Sozialauswirkungen und -risiken im Zusammenhang mit den Vorhaben zu bewerten, zu steuern und zu überwachen. Dazu gehört auch der Dialog mit Stakeholdern. Der Projektträger stellt sicher, dass die Stakeholder angemessen zu Umwelt- und Sozialaspekten eingebunden werden, die sie betreffen könnten. Dazu sorgt er für eine kontinuierliche Öffentlichkeitsbeteiligung, die die Offenlegung von Informationen und eine angemessene Konsultation umfasst.
- 2.2.17 Der Projektträger führt für jedes Projekt, das voraussichtlich erhebliche Umwelt- und Sozialauswirkungen hat, eine Umwelt- und Sozialverträglichkeitsprüfung durch. Er ist dafür verantwortlich, ein eigenes System für eine umfassende, strenge Prüfung der Umwelt- und Sozialauswirkungen und -risiken einzurichten und die Umwelt nach einem integrierten Konzept maßgeblich zu schützen.
- 2.2.18 Der Projektträger richtet ein Verfahren zur Ermittlung der Umwelt- und Sozialauswirkungen und -risiken ein und wendet es über den gesamten Projektzyklus hinweg an. Bei diesem Verfahren berücksichtigt er gemeinsam mit den Stakeholdern, die voraussichtlich von dem Projekt betroffen sind, alle relevanten Umwelt- und Sozialauswirkungen.
- 2.2.19 Eine umfassende Umwelt- und/oder Sozialverträglichkeitsprüfung (USVP) wird für Projekte durchgeführt, die in Anhang I der UVP-Richtlinie der EU aufgeführt sind und/oder bei denen nach nationalem Recht eine USVP vorgeschrieben ist, sowie für Projekte, bei denen festgestellt wurde, dass sie voraussichtlich erhebliche Auswirkungen und Risiken für Umwelt, Gesundheit

⁹⁵ Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 26. September 2002 (in der geänderten Fassung von 2011).

⁹⁶ [Die Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards der EIB \(2009\)](#), abgerufen am 23. Mai 2022.

⁹⁷ Umwelt- und Sozialstandards der EIB (2018) (auf Englisch).

Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe – Abschlussbericht

und Wohlbefinden haben. Für diese Projekte sind formalisierte, partizipative Prüfungsverfahren erforderlich.

- 2.2.20 Die EIB legt der Kommission Projekte, die sie finanzieren will, zur Stellungnahme vor.⁹⁸ Dazu übermittelt sie der Kommission unter anderem Umweltinformationen, etwa die Bezeichnung nahegelegener Schutzgebiete und Angaben dazu, ob das Projekt der Habitat-Richtlinie entspricht.⁹⁹
- 2.2.21 Bei der Projektprüfung vergewissert sich die EIB, dass das Projekt mit ihren Umwelt- und Sozialstandards in Einklang steht. Dabei überprüft sie unter anderem, ob die in der Habitat-Richtlinie geforderte Verträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde.¹⁰⁰

Standard 3: Biodiversität und Ökosysteme

- 2.2.22 Die EIB finanziert ein Projekt in einem Schutzgebiet oder einem national oder international ausgewiesenen oder anerkannten Gebiet für die Erhaltung der Biodiversität nur, wenn der Projektträger nachweisen kann, dass für das Projekt eine rechtsgültige Genehmigung vorliegt und das Projektdesign in Einklang mit einem Managementplan für das betreffende Gebiet steht. Ist kein solcher Plan vorhanden, sollten die Projekte mit den zu erreichenden Erhaltungszielen vereinbar sein, die zur Ausweisung des Gebiets herangezogen wurden.
- 2.2.23 Projekte in der Europäischen Union, die erhebliche Auswirkungen auf ein Gebiet haben können, das als Natura-2000-Gebiet ausgewiesen ist oder für das derzeit ein diesbezügliches Verfahren läuft, sind einer Prüfung nach Artikel 6 Absatz 3 und 4 EU-Habitat-Richtlinie zu unterziehen. Dafür werden die Leitlinien der Europäischen Kommission zur Erfüllung der Vorgaben von Artikel 6 Absatz 3 und 4 empfohlen.
- 2.2.24 Bei Projekten in einem Natura-2000-Schutzgebiet verlangt die EIB vom Projektträger, dafür zu sorgen, dass mit der Prüfung belegt werden kann, dass (i) das betreffende Projekt keine erheblichen Auswirkungen auf ein Natura-2000-Gebiet haben wird oder (ii) es keine Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebiets als solches geben wird oder (iii) es keine Alternativen zu dem Projekt oder Plan gibt, das/der ein Natura-2000-Gebiet als solches beeinträchtigen könnte, und (iv) Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden, die die globale Kohärenz des Natura-2000-Netzwerks schützen oder verbessern und das Projekt durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist.¹⁰¹
- 2.2.25 Die kumulativen Auswirkungen des Projekts sollten angemessen geprüft werden: (a) im Hinblick auf Wechselwirkungen zwischen Projektkomponenten (keine „Salamitaktik“ bei den Auswirkungen), (b) in Bezug auf andere Projekte in demselben Gebiet, die voraussichtlich ähnliche Auswirkungen haben, und (c) in Bezug auf andere Tätigkeiten, Bedrohungen und Belastungen in der weiteren Umgebung, die ähnliche oder damit zusammenhängende Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und die Ökosysteme haben könnten.

Standard 4: Klima

- 2.2.26 Klimaschutzaspekte sind in allen Phasen des Projektzyklus der EIB zu berücksichtigen. Vor allem bei der Vorprüfung und der Prüfung ist **selektiv** Folgendes zu analysieren: (i) bereinigte volkswirtschaftliche und finanzielle Rentabilität, (ii) Bewertung der CO₂-Bilanz, (iii) Bewertung der Klimaanfälligkeit und (iv) Bewertung des Potenzials zur Generierung von Emissionsgutschriften.
- 2.2.27 Die EIB prüft jedes neue Projektdarlehen für Einzelprojekte systematisch im Hinblick auf die absoluten und relativen CO₂-Emissionen des Projekts. Die CO₂-Bilanz wird für Projekte oberhalb der Schwellenwerte ermittelt und nach einer Methode berechnet, die die EIB entwickelt und getestet hat und häufig anwendet.¹⁰² Sofern die voraussichtlichen Auswirkungen der Operation auf den Klimawandel einen erheblichen volkswirtschaftlichen Nutzen haben,

⁹⁸ Artikel 19 der [Satzung](#) der EIB, abgerufen am 4. Mai 2022.

⁹⁹ Teil II Absatz 79–82 des [Environmental and Social Handbook](#) der EIB (2013), abgerufen am 4. Mai 2022.

¹⁰⁰ Teil II Absatz 90 des Environmental and Social Handbook der EIB vom Dezember 2013.

¹⁰¹ Teil I Standard 3 Absatz 66 des Environmental and Social Handbook der EIB (2013).

¹⁰² Zum Zeitpunkt der Phase II der Projektprüfung galt Version 11 der anwendbaren „EIB Project Carbon Footprint Methodologies“ (2018). Aktuelle Fassung der [Methodologien](#), zuletzt abgerufen am 17. Juni 2022.

sollte dieser möglichst praktisch in die Berechnung der volkswirtschaftlichen Rentabilität (interner Zinsfuß, ERR) der Operation einfließen.¹⁰³

- 2.2.28 Die EIB fordert bei den Projektträgern Informationen über die Klimarisiken ihrer Projekte an, aber auch über die Klimarisiken des Systems, in dem sie betrieben werden, beispielsweise die Vulnerabilität der Lieferkette oder der umliegenden Infrastrukturen, Gemeinschaften und Ökosysteme. Werden erhebliche Risiken festgestellt, fordert die EIB den Projektträger auf, die in der Planungs-, Entwurfs- und Durchführungsphase erforderlichen physischen oder „weichen“ Maßnahmen zu ermitteln und anzuwenden, um diese Risiken zu verringern, und geeignete Monitoringsysteme einzurichten, um die Nachhaltigkeit des Projekts zu gewährleisten.

Standard 10: Dialog mit Stakeholdern

- 2.2.29 Der Projektträger muss einen konstruktiven Dialog mit den betroffenen Gemeinschaften und anderen Beteiligten aufbauen und über den gesamten Projektzyklus hinweg pflegen. Dazu muss er alle Stakeholder ordnungsgemäß ermitteln und einbeziehen, sie in den Offenlegungsprozess einbinden und Gespräche und Konsultationen über den gesamten Projektzyklus hinweg angemessen, wirksam und in Einklang mit den Grundsätzen der Öffentlichkeitsbeteiligung, Nichtdiskriminierung und Transparenz durchführen.
- 2.2.30 Im Hinblick auf das Monitoring trifft der Projektträger alle erforderlichen Vorkehrungen, um den Dialog mit den Stakeholdern in der Monitoringphase sicherzustellen. Dazu versucht er, unabhängige Dritte einzubeziehen oder ein gemeinschaftsgesteuertes Monitoring zu fördern, sofern dies für die betroffenen Gemeinschaften praktikabel und akzeptabel ist.
- 2.2.31 In Bezug auf die Berichterstattung informiert der Projektträger die betroffenen Personen und Gemeinschaften regelmäßig und erstattet ihnen Bericht, etwa in Form nichttechnischer Zusammenfassungen von Fortschrittsberichten oder über Veranstaltungen wie Stakeholder-Aktivitäten, öffentliche Zusammenkünfte oder gezielte themenbezogene Anhörungen.

Programm für das transeuropäische Verkehrsnetz und Verkehrspolitik der Europäischen Union

- 2.2.32 Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) wurde 1996 mit der Entscheidung¹⁰⁴ des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien für den Aufbau eines solchen Netzes offiziell auf den Weg gebracht. 2010 wurden die Leitlinien mit geänderten Korridoren und Karten aktualisiert.¹⁰⁵ 2013 wurde die Entscheidung über gemeinschaftliche Leitlinien durch die Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (TEN-V-Verordnung) aufgehoben.¹⁰⁶
- 2.2.33 Der Ausbau der TEN-V-Infrastruktur ist eng mit der Umsetzung und Weiterentwicklung der EU-Verkehrspolitik verknüpft.¹⁰⁷ Mit dem TEN-V-Programm werden Projekte finanziell unterstützt, die zur Vernetzung nationaler Infrastrukturnetze beitragen und deren Interoperabilität gewährleisten. Das TEN-V-Programm umfasst alle Verkehrsträger – Luft, Schiene, Straße sowie See- und Binnenschifffahrt – sowie Logistik und intelligente Verkehrssysteme. Projektvorschläge werden nach Maßgabe mehrerer EU-Verordnungen (TEN-V-Leitlinien und Verordnung zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“)¹⁰⁸ für die Aufnahme in das TEN-V-Programm genehmigt.

¹⁰³ Teil II Abschnitt B.2.4.2 des Environmental and Social Handbook der EIB vom Dezember 2013.

¹⁰⁴ [Entscheidung Nr. 1692/96/EG](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, geändert durch die [Entscheidung Nr. 884/2004/EG](#) und die Verordnung (EG) Nr. 1791/2006.

¹⁰⁵ [Beschluss Nr. 661/2010/EU](#) von 2010.

¹⁰⁶ [Verordnung \(EU\) Nr. 1315/2013](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (in der geänderten Fassung).

¹⁰⁷ Weißbuch Verkehr: [„Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum](#) – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, COM(2011)144, zuletzt abgerufen am 5. Juli 2022.

¹⁰⁸ Vgl. [TEN-V-Verordnung](#) (2013), zuletzt abgerufen am 30. Mai 2022.

Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe – Abschlussbericht

2.2.34 Die TEN-V-Politik^{109, 110}:

- stärkt das Netzkonzept und schafft damit eine kohärente Grundlage für die Ermittlung von Projekten und die Erbringung von Dienstleistungen in Einklang mit den einschlägigen EU-Zielen,
- setzt Standards für – bestehende und geplante – Teile des Netzes, die die geltenden EU-Rechtsvorschriften einbinden und den Weg zu wichtigen Zielen im Bereich Infrastruktur ebnen,
- unterstreicht die Bedeutung von Knotenpunkten als wesentlichen Teil des Netzes,
- fördert vor allem durch das neue Konzept der Kernnetzkorridore nachhaltige Verkehrslösungen, die den Prozess zur Erreichung der langfristigen Ziele der EU-Verkehrspolitik (Deckung des künftigen Mobilitätsbedarfs bei gleichzeitiger Gewährleistung der Ressourceneffizienz und Verringerung der CO₂-Emissionen) voranbringen.

2.2.35 In den **Leitlinien der EIB für Verkehrsfinanzierungen**¹¹¹ ist Folgendes festgelegt:

- Die Ziele der EIB spiegeln drei übergeordnete Ziele der EU wider: (i) höheres Wachstums- und Beschäftigungspotenzial (z. B. TEN-V), (ii) wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt und (iii) ökologische Nachhaltigkeit. Die TEN-V-Politik ist ein wichtiger Ausgangspunkt für Verkehrsfinanzierungen der EIB. Dabei liegt der Schwerpunkt auf Projekten, die zu den EU-Zielen beitragen.
- Bei der Auswahl und Prüfung von Verkehrsprojekten geht die EIB mehrstufig und mehrdimensional vor. Auf diese Weise will sie den Zusatznutzen ihrer Finanzierungen so maximieren, dass die Mittel bestmöglich zur EU-Politik beitragen.
- Die Investitionen der EIB entsprechen einem oder mehreren dieser übergeordneten Ziele; sie finanziert Verkehrsprojekte, wenn sie mit ihrer Satzung und ihrem Operativen Plan in Einklang stehen. Ihre Projektpipeline spiegelt den Investitionsbedarf der Projektträger wider, die Projekte generieren und durchführen.
- Die EIB unterzieht alle Projekte, die für eine Finanzierung eingereicht werden, einer umfassenden technischen Prüfung. Einige Aspekte dieser Prüfung sind für alle Sektoren gleich. Hinzu kommen verschiedene sektorspezifische Besonderheiten.

2.3 Verantwortlichkeiten der EIB

2.3.1 Gemäß den Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards¹¹² der EIB liegt die Verantwortung für die Einhaltung der auf das Projekt anwendbaren Standards beim Projektträger und den kommunalen Behörden. Die EIB finanziert jedoch keine Projekte, die die auf das Projekt anwendbaren Standards nicht erfüllen. **Sie prüft im Rahmen der Projektprüfung und -überwachung** und gemäß ihrer Sorgfaltspflicht, ob die Projekte die anwendbaren Standards erfüllen (vgl. auch Abschnitt 2.2.1).

2.3.2 Die Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards der EIB verpflichten die EIB, die von ihr finanzierten Projekte zu prüfen. Die Prüfung erfolgt vor der Unterzeichnung des Finanzierungsvertrags.¹¹³ Ziel der Prüfung ist es unter anderem, die Auswirkungen des Projekts zu beurteilen und festzustellen, ob das Projekt den anwendbaren Standards entspricht. Je nach Ergebnis der Prüfung werden mitunter besondere Auszahlungsbedingungen festgelegt. Dann muss der Projektträger diese Bedingungen zur Zufriedenheit der EIB erfüllen, bevor die EIB die finanziellen Mittel auszahlt.¹¹⁴

2.3.3 Das Environmental and Social Handbook der EIB (2013, Teil II) (nachfolgend das „Handbuch“) beschreibt die Prüfungs- und Überwachungsverfahren der EIB.¹¹⁵ Die wichtigsten Punkte:

¹⁰⁹ Die TEN-V-Leitlinien wurden 2021 überarbeitet.

¹¹⁰ MEMO/09/47 der Kommission (2009): Grünbuch: TEN-V: Überprüfung der Politik. [Ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik](#), zuletzt abgerufen am 5. Juli 2022.

¹¹¹ Die [Leitlinien der EIB für Verkehrsfinanzierungen](#) (2011).

¹¹² Grundsätze der Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards der EIB (2009).

¹¹³ Informationen zum [Projektzyklus der EIB](#), zuletzt abgerufen am 1. Juni 2022.

¹¹⁴ Teil II Absatz 256 Aufzählungspunkt 2 des Environmental and Social Handbook der EIB von 2013.

¹¹⁵ Die genaueren Anforderungen in Bezug auf die Rolle der EIB sind weiter oben im Bericht in den Abschnitten zu den anwendbaren einzelnen Standards erläutert. In diesem Abschnitt geht es allgemein um die Rolle der EIB gemäß Teil II ihres Environmental and Social Handbook (2013).

- Das Handbuch gibt einen Überblick über die Umwelt- und Sozialstandards der EIB, die Dokumentation, die interne Sorgfaltsprüfung und die vom Projektträger benötigten Informationen. Für alle Projekte, die eine UVP erfordern, wird mindestens eine nichttechnische Zusammenfassung auf der Projektwebsite der EIB oder über einen Link zur Website des Projektträgers veröffentlicht.
- Die Umwelt- und Sozialexpertinnen und -experten der EIB unterstützen die mit der Prüfung befassten EIB-Teams bei der Bewertung der Umwelt- und Sozialaspekte von Operationen. In welchem Maße sie sich einbringen, hängt davon ab, wie detailliert die Umwelt- und Sozialprüfung ist und wie signifikant und komplex die potenziellen Auswirkungen und Risiken sind, die bei der Vorprüfung ermittelt wurden.
- Die Mitglieder der Arbeitsgruppe für die Prüfung von Umweltaspekten¹¹⁶, die die EIB vertreten, sorgen dafür, dass die Qualität und Kohärenz der Umwelt- und Sozialprüfung im gesamten Projektzyklus der EIB gewährleistet ist. Bei Bedarf werden einzelne Mitglieder der Gruppe von den Umwelt- und Sozialexpertinnen und -experten der EIB unterstützt.
- Die Umwelt- und Sozialprüfung der EIB wird im Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“ festgehalten, das von einem Mitglied der Arbeitsgruppe für die Prüfung von Umweltaspekten geprüft wird. Im Formblatt ist anzugeben, ob das Projekt Auswirkungen auf Naturschutzgebiete, geschützte Arten oder auf für die Biodiversität wichtige Gebiete hat. Es sollte auch Informationen über die Prüfungen enthalten, die nach Artikel 6 der Habitat-Richtlinie oder einem anderen internationalen Übereinkommen durchgeführt wurden. **Ist das vorgeschlagene Projekt oder der Projektträger Gegenstand einer Negativkampagne, ist dies im Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“ zu vermerken.**
- Nachdem der Projektträger den Finanzierungsvertrag unterzeichnet hat, ist es Aufgabe der EIB, das Projekt zu überwachen. Durch die Überwachung soll sichergestellt werden, dass die Bedingungen eingehalten werden, unter denen die EIB das Projekt genehmigt hat.

3 PROJEKTZYKLUS

Der Projektzyklus der EIB besteht aus Vorprüfung, Prüfung, Finanzierungsentscheidung, Unterzeichnung des Finanzierungsvertrags und Projektüberwachung.¹¹⁷

3.1 Vorprüfung

- 3.1.1 Die Vorprüfung des Projekts im Jahr 2018 ergab, dass bei der Projektprüfung die UVP und andere umweltbezogene Anforderungen des Projekts bewertet werden.
- 3.1.2 Die Dienststellen der EIB wiesen darauf hin, dass das Projekt im TEN-V-Netz mehrere Funktionen hat – von der internationalen bis hin zur lokalen Ebene. Sie stellten fest, dass das Projekt dazu beitragen kann, Kapazitätsengpässe abzubauen und die Unfallgefahr zu mindern. Der Lkw-Anteil der durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsbelastung auf der A49 für das Jahr 2025 wird auf rund 20 Prozent prognostiziert.
- 3.1.3 Die Dienststellen der EIB analysierten (i) die CO₂-Bilanz und die Umweltauswirkungen des Projekts sowie (ii) die möglichen Maßnahmen, um die Infrastruktur/Autobahn an die erwarteten Klimafolgen anzupassen.
- 3.1.4 Bei der Vorprüfung wurde festgestellt, dass das Projekt zu übergeordneten Zielen der Europäischen Union beiträgt, etwa zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes, zum wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt und zur Vollendung des TEN-V-Netzes.

3.2 Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“

- 3.2.1 Da es sich bei dem Projekt um eine öffentlich-private Partnerschaft (PPP) handelt, wird es von der EIB in einem zweistufigen Verfahren geprüft. Phase I der Projektprüfung wurde 2019

¹¹⁶ Auf English: Environmental Assessment Group (ENVAG).

¹¹⁷ Siehe Fußnote 114.

Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe – Abschlussbericht

abgeschlossen. Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass eine SUP und zwei relevante UVP (2013 und 2017) bereits vorlagen. Außerdem ergab die Prüfung Folgendes:

- Bei dem Projekt handelt es sich um einen ganz neuen Autobahnabschnitt mit sechs Viadukten, einer Eisenbahnüberführung, einer Wildbrücke, 18 Überführungen mit einer Länge von 35 bis 58 Metern, 18 Unterführungen für Straßen, Flüsse und Durchlässe, einer Wildunterführung und mindestens neun Regenwassersammelbecken. Als Ausgleich für die Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete sind außerdem rund 30 000 Quadratmeter Lärmschutzwände vorgesehen (nicht in den Projektkosten enthalten).
 - Zu den Umweltauswirkungen in der Bauphase gehören Verlust von Vegetation, Störungen der Wildtiere, vorübergehende Veränderung von Wasserkörpern und erhöhte Lärmbelastung durch schweres Gerät und Verkehr. Die Auswirkungen in der Betriebsphase ergeben sich im Wesentlichen durch die Lärmbelastung und eine stärkere Landschaftszerschneidung. Die nach den Minderungsmaßnahmen noch verbleibenden Umweltauswirkungen dürften gering sein.
 - Das Projekt trägt zur Verkehrsentlastung bei und hat dadurch geringfügig positive Auswirkungen auf die Umwelt. Nach Schätzungen der EIB werden durch das Projekt ab Inbetriebnahme jährlich 12 000 Tonnen CO₂ eingespart.
 - Für das Gebiet Wiergrund von Schwalmstadt¹¹⁸ wurde wegen der Möglichkeit erheblicher negativer Auswirkungen eine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt. Die Maßnahmen, die die erheblichen Auswirkungen auf Flora und Fauna kompensieren und mindern sollen, werden von der zuständigen Behörde als angemessen erachtet.
 - Bei der Projektprüfung wurden keine ökologischen oder sozialen Schutzmaßnahmen zur Aufnahme in den Finanzierungsvertrag vorgeschlagen. Es wurde festgehalten, dass die Fristen und die Häufigkeit der Projektfortschrittsberichte in Phase II¹¹⁹ der Projektprüfung der EIB festgelegt werden.
 - Es wurden keine besonderen Maßnahmen zur Bewältigung der Klimarisiken festgehalten. Einer Studie zufolge dürften bei einem durchschnittlichen Rückgang der CO₂-Emissionen um 11 000 Tonnen pro Jahr die CO₂-Emissionen durch das Projekt über einen Zeitraum von 25 Jahren um vier Prozent sinken. Die Schätzung basiert auf der Zuverlässigkeit der damals verwendeten Methodologien; ihre Ergebnisse könnten sich künftig noch verändern.
- 3.2.2 Im Rahmen der Projektprüfung erstellten die Dienststellen der EIB das **Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“**¹²⁰, das dem Verwaltungsrat für die Genehmigung des Projekts vorgelegt wurde. Darin heißt es:
- Der **Bedarf für das Projekt** wurde im Bundesverkehrswegeplan 2030 ermittelt, für den eine SUP durchgeführt wurde. In der Genehmigung wird darauf hingewiesen, dass die Umsetzung des BVWP die durch das Gebiet verlaufenden Straßen entlasten, die Unfallgefahr vermindern und die Fahrtzeiten verkürzen dürfte. Das vorgeschlagene Projekt fällt unter Anhang I der UVP-Richtlinie 2011/92/EU, geändert durch die Richtlinie 2014/52/EU, und musste einer UVP unterzogen werden. Im Juni 2013 bzw. im Dezember 2017 erteilte die zuständige Behörde¹²¹ die Planfeststellungsbeschlüsse für die VKE 30 und die VKE 40.
 - Da das Projekt durch ein Natura-2000-Gebiet verläuft, wurde eine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt. Daraus ging hervor, dass das Projekt weder einzeln noch in Zusammenwirkung mit anderen Plänen und Projekten die Erhaltung der wichtigsten Elemente dieses Natura-2000-Gebiets beeinträchtigt.
 - Die Auswirkungen in der Betriebsphase ergeben sich im Wesentlichen durch die Lärmbelastung und eine stärkere Landschaftszerschneidung (Barrierewirkung). Es wurden Minderungsmaßnahmen aufgeführt, nach deren Durchführung die Restauswirkungen begrenzt sein dürften.

¹¹⁸ FFH-Gebiet 5120-301. Die Verträglichkeitsprüfung wurde nicht für dieses Gebiet durchgeführt.

¹¹⁹ Phase II der Projektprüfung der EIB fand 2020 statt.

¹²⁰ [Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“](#) (auf Englisch).

¹²¹ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung.

- Das Projekt wird bei der Ermittlung der CO₂-Bilanz der EIB-Projekte berücksichtigt. Dabei fließen Schätzungen zu seinen absoluten CO₂-Emissionen und zu den Emissionseinsparungen in einem Standardbetriebsjahr ein.
- Die Konsultation der Öffentlichkeit war in die UVP und andere Stufen des Planfeststellungsverfahrens eingebettet. Sie ist für alle Abschnitte des Projekts abgeschlossen.

Im Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“ wurden keine Umwelt- oder Sozialauflagen oder -verpflichtungen zur Aufnahme in den Finanzierungsvertrag genannt. In Phase II der Genehmigung des Projektdarlehens fügten die Leitungsorgane der EIB keine Umwelt- oder Sozialauflagen oder -verpflichtungen zur Aufnahme in den Finanzierungsvertrag hinzu.

3.3 Unterzeichnung des Finanzierungsvertrags

- 3.3.1 Die Projektbeschreibung im Finanzierungsvertrag entspricht der Beschreibung zum Zeitpunkt der Projektprüfung. Die in den Finanzierungsvertrag aufzunehmenden Auflagen und Verpflichtungen wurden in Phase II der Projektprüfung festgelegt.
- 3.3.2 Entsprechend den üblichen Vertragsklauseln zu Umweltaspekten ist der Projektträger laut Finanzierungsvertrag für das Projekt A49 verpflichtet, das Projekt in Einklang mit dem EU- und dem nationalen Umweltrecht umzusetzen und zu betreiben.¹²² Laut Finanzierungsvertrag hat der Projektträger außerdem sicherzustellen, dass alle relevanten Genehmigungen eingeholt wurden und vollumfänglich in Kraft sind, bevor die jeweilige Darlehenstranche (einschließlich der ersten Tranche) ausgezahlt wird.¹²³ Bei Nichteinhaltung dieser Bedingung wird die Auszahlung der EIB-Mittel gestoppt.¹²⁴ Laut Finanzierungsvertrag hat der Projektträger der EIB Informationen über das Projekt vorzulegen.¹²⁵
- 3.3.3 Der Finanzierungsvertrag enthält eine weitere Bedingung, wonach eine Erklärung der zuständigen Behörde über die Prüfung nach Artikel 6 der Habitat-Richtlinie (92/43/EWG) einzureichen ist.

4 ERGEBNISSE UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

4.1 Vorwurf 1: Nichteinhaltung der anwendbaren Rechtsvorschriften durch das Projekt

- 4.1.1 Der Vorwurf, dass das Projekt anwendbare Rechtsvorschriften, darunter das EU-Umweltrecht, nicht einhält und dass es insbesondere Mängel bei der Beurteilung gemäß der UVP-Richtlinie und anderer gemeinsamer Beurteilungen gibt, bezieht sich vor allem auf:
- Probleme beim Zugang der Öffentlichkeit zu Informationen (d. h. zu den Ergebnissen der UVP)
 - Nichteinhaltung der Wasserrahmenrichtlinie (Nichtbeachtung der Auflagen zur Vorbeugung von Verschlechterungen bei einer Beurteilung der relevanten Auswirkungen gemäß der Wasserrahmenrichtlinie)
 - Probleme mit der Einhaltung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (z. B. verbleibende erhebliche negative Auswirkungen auf geschützte Lebensräume und Arten sowie unzureichende Ausgleichsmaßnahmen)
 - Nichteinhaltung von Lärmschutzanforderungen (z. B. nicht beurteilte negative Lärmauswirkungen)

¹²² Abschnitt 1(a) der [Musterklauseln](#) der EIB zu Umweltaspekten (auf Englisch), abgerufen am 23. Mai 2022.

¹²³ Abschnitt 1(b) der Musterklauseln der EIB zu Umweltaspekten.

¹²⁴ Teil II Absatz 256 des Environmental and Social Handbook der EIB (2013).

¹²⁵ Abschnitt 1(c) der Musterklauseln der EIB zu Umweltaspekten.

Ergebnisse zur Einhaltung der anwendbaren Standards für den Zugang der Öffentlichkeit zu Informationen (d. h. zu den Ergebnissen der UVP)

- 4.1.2 EIB-CM prüfte während der Untersuchung die mutmaßlichen Probleme beim Zugang der Öffentlichkeit zu Informationen bei der Beschlussfassung für das Projekt. Der Vorwurf und der Unterpunkt beziehen sich darauf, dass der Zugang der Öffentlichkeit zu Informationen und Konsultationen unzureichend war, als es um die Prüfung alternativer Wege zur Erreichung der Projektziele (wie andere Verkehrsträger und Mobilitätsmanagement) ging. Ein Überblick über die Beschlussfassung für das Projekt findet sich in den Abschnitten 1.2–1.4 des Berichts.
- 4.1.3 Gemäß den Umwelt- und Sozialstandards der EIB muss die Öffentlichkeit während der SUP und der UVP informiert und konsultiert werden. Beide Richtlinien enthalten Anforderungen in Bezug auf die Alternativen, jedoch in unterschiedlicher Form: Die SUP-Richtlinie verlangt, dass die Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, ermittelt, beschrieben und bewertet werden, während die UVP-Richtlinie eine Beschreibung der Maßnahmen durch den Projektträger verlangt, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen vermieden, verringert und soweit möglich ausgeglichen werden sollen (vgl. Absatz 2.2.3).
- 4.1.4 Dabei muss festgehalten werden, dass die Planung und Durchführung von Straßenprojekten in Deutschland ein mindestens dreistufiges Verfahren ist. Ausgangspunkt ist dabei der Bundesverkehrswegeplan (BVWP; vgl. Kasten 2 unten), der mit einem Gesetzgebungsverfahren abgeschlossen wird. Der entsprechende BVWP für das Projekt wurde 2003 verabschiedet; im Anschluss wurde das Projekt in die Anlage zum Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen aufgenommen (vgl. Absatz 1.2.2). Wie bereits erwähnt, wurde dieser Prozess nicht durch das SUP-Verfahren begleitet. Daher unterlagen die öffentliche Konsultation und der Zugang zu Informationen dem damals geltenden nationalen Recht.

Kasten 2 – Bundesverkehrswegeplanung

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wird derzeit alle 15 Jahre vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ausgearbeitet. Er wird dann vom Deutschen Bundestag im Rahmen eines Gesetzgebungsverfahrens als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz verabschiedet. Diese Anlage ist der Bedarfsplan für Bundesfernstraßen. Sobald ein Projekt in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen aufgenommen wurde (einschließlich seiner Dringlichkeit und Finanzierung aus dem Bundeshaushalt), wird es als rechtlich verankertes Projekt erachtet. Der BVWP basiert auf einer Kosten-Nutzen-Analyse. Langzeiteffekte, die sich nicht oder nur schwer monetarisieren lassen, werden einzeln in Umwelt-, Naturschutz-, Raumordnungs- und Städtebauprüfungen untersucht.

Nach einer Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes im Jahr 1990 durch das Dritte Rechtsbereinigungsgesetz dürfen nach der Aufnahme einer Autobahn in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen keine alternativen Verkehrslösungen mehr untersucht werden (nur noch alternative Streckenführungen).

- 4.1.5 Das Projekt wurde als A49 zunächst in den BVWP von 1992 und dann in den BVWP von 2003¹²⁶ aufgenommen (vgl. Absatz 1.2.2), die beide verabschiedet wurden, bevor die SUP-Richtlinie in

¹²⁶ Der BVWP 2003 wurde (bevor die SUP-Richtlinie in Kraft trat) keiner SUP unterzogen, sondern mit Blick auf Umweltrisiken analysiert (vgl. Abschnitt 1.2.2), insbesondere weil das Projekt aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich war. Dies muss laut Habitat-Richtlinie im Falle der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen auf das Natura-2000-Netz nachgewiesen werden. Dabei sei angemerkt, dass das betreffende Natura-2000-Gebiet „Herrenwald östlich Stadtallendorf“ im November 2004 vorgeschlagen wurde. Die deutschen Behörden rechneten jedoch bereits mit der Möglichkeit erheblicher negativer Auswirkungen auf das betreffende Gebiet und leiteten ein geeignetes Verfahren ein. So wurde das Projekt bereits im Stadium der Planfeststellung einer angemessenen Bewertung hinsichtlich alternativer Trassenführungen unterzogen. Dabei wurden weder die Art des Projekts infrage gestellt noch alternative Verkehrslösungen geprüft.

Kraft trat. Der BVWP 2003 stufte die Projektabschnitte (VKE 30 und VKE 40) als „Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ ein, bei denen eine Beeinträchtigung des Natura-2000-Netzes nicht auszuschließen ist. Später wurden sie in das Fernstraßenausbaugesetz aufgenommen (vgl. Kasten 2). Durch die Aufnahme in die Anlage des oben genannten Gesetzes wurde das Projekt verbindlich, auch wenn es zunächst ein Planfeststellungsverfahren durchlaufen musste (vgl. Abschnitt 1.3). Das Planungs- und Beschlussfassungsverfahren für den BVWP mit Blick auf das Projekt begann vor 2004. Es gibt Belege dafür, dass der BVWP nach dem Inkrafttreten der Richtlinie dem in der SUP-Richtlinie vorgeschriebenen Verfahren unterzogen wurde (vgl. Abschnitt 1.2.3); die Öffentlichkeit wurde wie vorgeschrieben konsultiert und mit Informationen versorgt.

- 4.1.6 Später wurde das Projekt im Rahmen der Regionalplanungs- und Feststellungsverfahren für das Verkehrsnetz berücksichtigt und analysiert (vgl. Abschnitt 1.3). Die entsprechenden Verfahren für die Regionalpläne Nordhessen und Mittelhessen wurden einer SUP und öffentlichen Konsultationen unterzogen; beide Pläne wurden 2010 verabschiedet. Die SUP für den Plan Mittelhessen umfasste die Prüfung gemäß Habitat-Richtlinie (vgl. Abschnitt 1.3.2), nach der ebenfalls öffentliche Konsultationen erforderlich sind.
- 4.1.7 Wenn die Öffentlichkeit mit dem Verfahren zur Auswahl der Alternativen (einschließlich der Begründung des Projekts) nicht einverstanden ist, sollte das Planungsverfahren, das zur Auswahl der bevorzugten Alternative (und ihrer SUP) führt, der Öffentlichkeit die Möglichkeit geben, in dieser Angelegenheit konsultiert zu werden und Informationen und Zugang zu Gerichten zu erhalten. Es liegt jedoch außerhalb des Aufgabenbereichs von EIB-CM festzustellen, wie die Information der Öffentlichkeit, deren Beteiligung und ihr Zugang zu Gerichten im Rahmen des Verfahrens für das Fernstraßenausbaugesetz und die regionale Raumordnungsplanung in Anbetracht des oben Gesagten ermöglicht wird (das Projekt wurde in die Anlage dieses Gesetzes aufgenommen und ist damit verbindlich). Da das betreffende Projekt in einem Gesetzgebungsverfahren vor Inkrafttreten der SUP-Richtlinie genehmigt wurde, fällt die Frage der Vereinbarkeit des deutschen Rechts mit dem EU-Recht und der Aarhus-Konvention ebenfalls nicht in den Zuständigkeitsbereich von EIB-CM. Abschließend weist EIB-CM darauf hin, dass die Durchführung eines Projekts, sobald es Teil des TEN-V ist, neben einem nationalen auch zu einem europäischen Ziel wird.
- 4.1.8 Das Planfeststellungsverfahren für beide Projektabschnitte wurde gemäß den Anforderungen der UVP-Richtlinie (vgl. Abschnitt 1.4) durchgeführt, die öffentliche Konsultationen, Informationen und den Zugang zu Gerichten vorschreibt. Die UVP-Richtlinie schreibt jedoch keinen Vergleich von Alternativen vor, sondern verlangt einen Überblick über die wichtigsten untersuchten Alternativen und eine Beschreibung der Hauptgründe für die Wahl der bevorzugten Alternative (vgl. Abschnitt 2.2.3.¹²⁷).
- 4.1.9 Der Planfeststellungsbeschluss für die Projektabschnitte (VKE 30 und VKE 40) wurde 2012 erteilt. Die **UVP-Verfahren** bestanden aus der Erstellung von UVP-Berichten, der Bereitstellung von Informationen für Anspruchsgruppen einschließlich der Öffentlichkeit, Konsultationen der Öffentlichkeit (vgl. insbesondere Abschnitte 1.4.1 bis 1.4.8) und der Beschlussfassung. Gegen Planfeststellungsbeschlüsse kann außerdem Rechtsbehelf eingelegt werden. Dieses Recht wurde von der Öffentlichkeit (Einzelpersonen und NGOs) wahrgenommen. Der Rechtsbehelf gegen die Planfeststellung für VKE 30 wurde 2013 abgewiesen (vgl. § 1.4.12). Gegen die Planfeststellung für VKE 40 wurde ebenfalls mehrmals Rechtsbehelf eingelegt; die beiden letzten wurden im Juni 2020 geprüft (siehe Anhang 1). Das deutsche Gericht erklärte die Planfeststellungsbescheide für beide Abschnitte für gültig und wies die Klagen zurück (vgl. Abschnitt 1.4.13). Die obigen Ausführungen zeigen auch, dass das Recht der Öffentlichkeit auf Zugang zu den Gerichten während des Planfeststellungsverfahrens ausgeübt wurde. Da durch

Der Plan stellt den „vordringlichen Bedarf“ für das Projekt fest und weist auf eine Reihe von Problemen hin, zu deren Lösung es beitragen wird.

¹²⁷ Zur Prüfung von Alternativen gemäß Habitat-Richtlinie vgl. Abschnitt 4.1.24.

Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe – Abschlussbericht

keines der Verfahren die betreffenden Beschlüsse ungültig wurden, erachtet EIB-CM den Planfeststellungsbeschluss für das Projekt als gültig (vgl. Abschnitte 2.1.4 und 2.2.15).

- 4.1.10 EIB-CM konnte keinen vom Gerichtshof der Europäischen Union bestätigten Verstoß gegen die Umsetzung der UVP-Richtlinie¹²⁸ und der SUP-Richtlinie feststellen.
- 4.1.11 Normalerweise gelten rechtliche und vergleichbare Änderungen nach Beginn der Projektplanung nicht für Projekte, deren Genehmigungsphase bereits abgeschlossen ist.¹²⁹ EIB-CM ist nicht in der Lage, Dokumente zu beanstanden, die im Rahmen von Beschlussfassungsverfahren angenommen und für rechtskonform befunden wurden, vor allem, wenn kein Verstoß festgestellt wurde.

Ergebnisse zur Rolle der EIB beim Zugang der Öffentlichkeit zu Informationen (d. h. zu den Ergebnissen der UVP)

- 4.1.12 Bei der Projektprüfung durch die EIB wurde festgestellt, dass das Projekt im **Rahmen der Vorbereitung des BVWP 2030 einer SUP** unterzogen wurde (vgl. Abschnitt 1.2.3 und Abschnitt 3.2.2). EIB-CM stellte fest, dass im Rahmen des BVWP 2030 und seiner SUP das betreffende Projekt nicht erneut geprüft wurde. Allerdings war das Projekt Teil der Analyse für den BVWP.
- 4.1.13 Bei ihrer Projektprüfung stellte die EIB fest, dass die öffentliche Konsultation in die UVP und andere Bestandteile des Planfeststellungsverfahrens eingebunden waren. Nach Inkrafttreten der SUP-Richtlinie wurden der BVWP und die Regionalpläne Nord- und Mittelhessen SUP-Verfahren unterzogen (vgl. Abschnitte 1.2 und 1.3). Für die entsprechenden Planfeststellungsbeschlüsse wurde ebenfalls eine UVP durchgeführt, wie in Abschnitt 1.4 beschrieben. Die Dienststellen der EIB bestätigten, dass die SUP- und UVP-Verfahren in den entsprechenden Beschlussfassungsphasen in geeigneter Weise angewandt wurden.
- 4.1.14 Die Projektprüfung durch die EIB ergab keine Probleme beim Zugang der Öffentlichkeit zu Informationen oder beim Verfahren zur öffentlichen Konsultation für das Projekt oder seine Abschnitte. Das Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“ der EIB weist jedoch Mängel auf, weil es sich nicht auf eine Reihe von Punkten bezieht, die in den Umwelt- und Sozialstandards der EIB vorgeschrieben sind (vgl. Abschnitt 2.3.3): **Das Formblatt erwähnt weder die von der Öffentlichkeit während der UVP-Konsultationen angesprochenen Probleme noch die Negativkampagne gegen das Projekt.**
- 4.1.15 Da die Hauptalternative vor der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses bereits geklärt und das Projekt in das TEN-V einbezogen war (vgl. Abschnitt 1.3.3), musste die EIB mit Blick auf mögliche Alternativen das Projekt wie vom Projektträger vorgeschlagen prüfen, und es war ihr nicht möglich, dessen Begründung zu hinterfragen, wie nach den Leitlinien für Verkehrsfinanzierungen erforderlich (vgl. Abschnitt 2.2.35). Die Überprüfung, ob alte Dokumente den Vorschriften entsprechen, würde den Rahmen der Sorgfaltspflicht der EIB überschreiten, zumal das Projekt angesichts der eingelegten Rechtsbehelfe bereits Gegenstand einer Überprüfung durch Gerichte war.

Ergebnisse hinsichtlich der Einhaltung der anwendbaren Standards mit Blick auf die Wasserrahmenrichtlinie

¹²⁸ Das von der Europäischen Kommission am [9. Juni 2021](#) angekündigte Vertragsverletzungsverfahren ist für das Projekt nicht maßgeblich, da es sich, wie in der Ankündigung selbst angegeben, auf bestimmte, meist schienenbezogene Projekte bezieht.

¹²⁹ Ein Beispiel dafür ist die Umgebungslärmrichtlinie, die eine Lärmkartierung erfordert, um die Lärmbelastung zu mindern (vgl. Abschnitt 2.2.6).

- 4.1.16 Im September 2019 forderte eine Umwelt-NGO¹³⁰ die Planfeststellungsbehörde auf, den Planfeststellungsbeschluss für VKE 40 (i) zurückzunehmen, (ii) zu widerrufen oder (iii) außer Vollzug zu setzen, um ein ergänzendes Verfahren für einen Wasserkörper durchzuführen.¹³¹ Die NGO begründete ihren Antrag damit, dass die wasserrechtliche Prüfung mit Blick auf das EuGH-Urteil¹³² von 2015 den Anforderungen nicht gerecht werde (vgl. Abschnitt 2.2.4). Die Planfeststellungsbehörde lehnte den Antrag im September 2019 ab. Die NGO legte gegen den Beschluss Rechtsbehelf ein.
- 4.1.17 Im Juni 2020 bestätigte das Bundesverwaltungsgericht den Planfeststellungsbeschluss von 2012.¹³³ Das Gericht stellte jedoch fest, dass der Planfeststellungsbeschluss sich unter Berücksichtigung des EuGH-Urteils von 2015 als fehlerhaft erwies (vgl. Absatz 2.2.4). Das Gericht stellte insbesondere fest, dass der Beschluss zwar detaillierte Ausführungen zur Straßenentwässerung und zu Wasserschutzgebieten enthielt, aber keine Prüfung bezüglich der spezifischen Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie in Einklang mit den Anforderungen des EuGH-Urteils von 2015 erfolgt war. Dennoch bestätigte das Gericht den Planfeststellungsbeschluss mit der Begründung, dass eine Aussetzung seiner Vollziehung nicht erforderlich ist und dass die flexiblen Regeln des deutschen Wasserhaushaltsgesetzes ausreichende Möglichkeiten bieten, um sicherzustellen, dass das Vorhaben nicht dauerhaft im Widerspruch zur Wasserrahmenrichtlinie steht. Das Gericht kam zu dem Schluss, dass erforderliche Schutzmaßnahmen gegebenenfalls nachträglich angeordnet und die rechtlich selbstständigen wasserrechtlichen Erlaubnisse angepasst oder sogar widerrufen werden können.
- 4.1.18 Im November 2020 legten unabhängige technische Sachverständige im Auftrag der Planfeststellungsbehörde einen Bericht zur Umsetzung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vor (vgl. Abschnitt 4.1.17). Der Bericht kam zu dem Schluss, dass der Abschnitt VKE 40, einschließlich der zugehörigen technischen Anlagen, zu keiner Verschlechterung der Bestandteile von Oberflächen- und Grundwasserkörpern gemäß der Wasserrahmenrichtlinie führt und dass alle praktisch geeigneten Maßnahmen ergriffen werden, um negative Auswirkungen auf den Gewässerzustand zu vermindern.¹³⁴

Ergebnisse zur Rolle der EIB mit Blick auf die Wasserrahmenrichtlinie

- 4.1.19 Im September 2019 stellte die EIB in Phase I der Projektprüfung fest, dass die Umweltauswirkungen des Projekts während des Baus und des Betriebs eine vorübergehende Veränderung von Gewässern beinhalten.¹³⁵
- 4.1.20 Im Februar 2020 stellte die EIB in Phase II der Projektprüfung fest, dass die Gültigkeit des Planfeststellungsbeschlusses in einem laufenden Gerichtsverfahren angefochten wurde. Das Gerichtsverfahren barg ihres Erachtens das Risiko, dass die Entscheidung ganz oder teilweise aufgehoben wurde, was neben Kostenüberschreitungen entweder zu einer Verzögerung oder sogar zu einer Einstellung des Projekts hätte führen können.

¹³⁰ Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland – BUND ist eine NGO mit mehr als 480 000 Mitgliedern und Unterstützern. Sie wurde 1975 gegründet, um den Natur- und Umweltschutz zu fördern. – www.bund.net.

¹³¹ Absatz 4 der Rechtssache BVerwG 9 A 22.19 verfügbar unter: [Pressemitteilung Nr. 37/2020 | Bundesverwaltungsgericht \(bverwg.de\)](#); [Pressemitteilung Nr. 37/2020 | Bundesverwaltungsgericht \(bverwg.de\)](#), abgerufen am 23. Mai 2022.

¹³² Rechtssache C-461/13, verfügbar unter: [CURIA – Dokumente \(europa.eu\)](#), abgerufen am 23. Mai 2022.

¹³³ Rechtssache BVerwG 9 A 22.19, verfügbar unter: [Pressemitteilung Nr. 37/2020 | Bundesverwaltungsgericht \(bverwg.de\)](#) und Urteil BVerwG 9 A 22.19, verfügbar unter: [Pressemitteilung Nr. 37/2020 | Bundesverwaltungsgericht \(bverwg.de\)](#), abgerufen am 23. Mai 2022.

¹³⁴ Vgl. Abschnitt 6 des Fachbeitrags von November 2020: [1. ÜBERSCHRIFT1 \(hessen.de\)](#).

¹³⁵ Das Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“ kann [hier](#) (auf Englisch) abgerufen werden.

Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe – Abschlussbericht

- 4.1.21 Da das Gerichtsverfahren zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen war, forderte die EIB den Projektträger auf, sie in Kenntnis zu setzen, falls einer der Rechtsbehelfe gegen die Beschlüsse vor Gericht erfolgreich war, und über weitere Entwicklungen zu informieren.
- 4.1.22 Im Rahmen der Projektüberwachung durch die EIB wurde 2021 berichtet, dass keine Unregelmäßigkeiten bei den Wasserschutzmaßnahmen festgestellt wurden. Dabei wurden die Wasserqualität und Wasserschutzmaßnahmen wie beispielsweise Maßnahmen gegen Erosion und Verschlammung der Flüsse überwacht. Außerdem wurde berichtet, dass ein enger Kontakt mit den Behörden besteht.
- Ergebnisse hinsichtlich der Einhaltung der anwendbaren Standards mit Blick auf die Habitat-Richtlinie***
- 4.1.23 Die VKE 40 durchquert den westlichen Teil des Natura-2000-Gebiets¹³⁶ „Herrenwald östlich Stadtallendorf“.¹³⁷
- 4.1.24 Die UVP umfasste die Verträglichkeitsprüfung der Auswirkungen auf das Natura-2000-Gebiet. Es wurden zwölf alternative Trassen geprüft. Den Angaben der zuständigen Behörden zufolge konnte keine der Alternativen die Ziele des deutschen Verkehrswegeplans ohne Beeinträchtigung des Natura-2000-Gebiets angemessen erreichen.¹³⁸ Die Prüfung kam zu dem Schluss, dass der Bau dieses Abschnitts zu erheblichen Beeinträchtigungen des Natura-2000-Gebiets führt¹³⁹, weswegen spezielle Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich wurden.¹⁴⁰
- 4.1.25 In Einklang mit der Habitat-Richtlinie (vgl. Abschnitt 2.2.5) gab die Europäische Kommission 2010 eine positive Stellungnahme zu dem Projekt ab.¹⁴¹ Die Kommission hält das Projekt aufgrund der Verringerung (i) der lokalen Luftverschmutzung um bis zu 75 Prozent, (ii) des Lärmpegels um nahezu 10 dB(A) und (iii) des Verkehrsaufkommens um 100 000 Fahrzeugbewegungen pro Tag zwischen den verschiedenen Ortsteilen für von überwiegend öffentlichem Interesse.¹⁴² Die Kommission machte ihre positive Stellungnahme davon abhängig, dass die Ausgleichsmaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und überwacht werden und der Kommission ein ausführlicher Bericht vorgelegt wird.¹⁴³
- 4.1.26 2011 erreichte das Europäische Parlament eine Petition einer NGO¹⁴⁴, die die Richtigkeit der Informationen infrage stellte, auf die die Europäische Kommission ihre positive Stellungnahme

¹³⁶ (DE 5120-303) – Weitere Informationen zu dem Gebiet sind verfügbar unter: [N2K DE5120303 dataforms \(europa.eu\)](https://n2k.de/5120303/dataforms), abgerufen am 4. Mai 2022.

¹³⁷ Abschnitt III der Stellungnahme der Kommission vom Dezember 2010 auf Ersuchen Deutschlands nach Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen zur Weiterführung der Autobahn A 49 durch Anknüpfung der fertiggestellten A 49 bei Neuental an die A 5 in Hessen (Deutschland) (K(2010) 8438) (Stellungnahme der Kommission gemäß Habitat-Richtlinie), verfügbar unter: [ohne Titel \(europa.eu\)](#), abgerufen am 4. Mai 2022.

¹³⁸ Abschnitt VI der Stellungnahme der Kommission gemäß Habitat-Richtlinie, verfügbar unter: [ohne Titel \(europa.eu\)](#), abgerufen am 4. Mai 2022.

¹³⁹ Weitere Informationen zu den genauen Auswirkungen des Projekts: vgl. Abschnitt V der Stellungnahme der Kommission gemäß Habitat-Richtlinie, verfügbar unter: [ohne Titel \(europa.eu\)](#), abgerufen am 4. Mai 2022.

¹⁴⁰ Abschnitt VI der Stellungnahme der Kommission gemäß Habitat-Richtlinie, verfügbar unter: [ohne Titel \(europa.eu\)](#), abgerufen am 4. Mai 2022.

¹⁴¹ Stellungnahme der Kommission gemäß Habitat-Richtlinie, verfügbar unter: [ohne Titel \(europa.eu\)](#), abgerufen am 4. Mai 2022.

¹⁴² Berichtigung vom Februar 2012 der Stellungnahme K(2010) 8438 endgültig der Kommission vom 3. Dezember 2010 auf Ersuchen Deutschlands nach Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen zur Weiterführung der Autobahn A 49 durch Anknüpfung der fertiggestellten A 49 bei Neuental an die A 5 in Hessen (Deutschland) (K(2012) 911), verfügbar unter: [hessen_corr_de.pdf \(europa.eu\)](#), abgerufen am 4. Mai 2022.

¹⁴³ Abschnitt VII der Stellungnahme der Kommission gemäß Habitat-Richtlinie, verfügbar unter: [ohne Titel \(europa.eu\)](#), abgerufen am 4. Mai 2022.

¹⁴⁴ Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen (Deutschland).

im Jahr 2010 gestützt hatte.¹⁴⁵ Die Kommission stütze sich auf die von Deutschland vorgelegten Dokumente, die Teil des nationalen Planfeststellungsverfahrens waren.¹⁴⁶ Die Kommission teilte dem Petenten mit, dass es in die Zuständigkeit der nationalen Gerichte falle, die sachliche Richtigkeit der Angaben zu überprüfen, auf deren Grundlage ein Planfeststellungsbeschluss erfolgt.¹⁴⁷ Allerdings veröffentlichte die Kommission 2012 (aufgrund von Übersetzungsfehlern) eine Berichtigung zu ihrer Stellungnahme.¹⁴⁸

- 4.1.27 2017 erreichte das Europäische Parlament eine Petition derselben NGO, die die Rücknahme der befürwortenden Stellungnahme der Kommission aus dem Jahr 2010 forderte.¹⁴⁹ In ihrer Antwort stellte die Kommission Folgendes fest: (i) Der Petent hat keine neuen Informationen vorgelegt. (ii) Die Angelegenheit war bereits Gegenstand eines Urteils, bei dem ein deutsches Gericht keine wesentlichen Fehler in den Dokumenten festgestellt hat, die von Deutschland der Kommission vorgelegt wurden. (iii) Das deutsche Gericht stellte fest, dass das Projekt aufgrund des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt sei.¹⁵⁰
- 4.1.28 Im März 2021 schloss die Europäische Bürgerbeauftragte einen Fall, der sich auf die befürwortende Stellungnahme der Europäischen Kommission bezieht.¹⁵¹ Der Beschwerdeführer zog die Richtigkeit der von der Kommission geprüften Angaben in Zweifel. Die Europäische Bürgerbeauftragte stellte fest, dass der Fall bereits Gegenstand von zwei Petitionsverfahren beim Europäischen Parlament und eines Verfahrens vor dem Gericht in Deutschland war. Des Weiteren kam die Europäische Bürgerbeauftragte zu dem Schluss, dass die Beschwerde außerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs liegt.
- 4.1.29 In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass die Europäische Kommission im Februar 2021 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland mit Blick auf die ordnungsgemäße Umsetzung der Habitat-Richtlinie vor den Gerichtshof der Europäischen Union gebracht hat.¹⁵² Die Kommission ist der Auffassung, dass die für alle besonderen Schutzgebiete¹⁵³ in Deutschland festgelegten Erhaltungsziele nicht hinreichend detailliert und quantifiziert sind. Im Juli 2022 hatte der Gerichtshof noch kein Urteil gefällt.

Ergebnisse zur Rolle der EIB mit Blick auf die Habitat-Richtlinie

- 4.1.30 Wie vorgeschrieben (vgl. Abschnitt 2.2.20), holte die EIB im Dezember 2018 die Stellungnahme der Europäischen Kommission ein. Die EIB teilte der Kommission mit, dass der von der EIB finanzierte Abschnitt der Autobahn unmittelbar ein Natura-2000-Gebiet durchquert.¹⁵⁴ Im Januar 2019 teilte die Kommission der EIB mit, dass das Projekt erhebliche Auswirkungen auf das Natura-2000-Gebiet haben werde, dass die Kommission jedoch zuvor bereits eine positive Stellungnahme zu dem Projekt abgegeben habe (vgl. Abschnitt 4.1.25). Deswegen gab die Kommission im Februar 2019 eine positive Stellungnahme zu dem EIB-Projekt ab.

¹⁴⁵ Abschnitt 1 der Petition 0639/2011, verfügbar unter: [CM PETI \(europa.eu\)](https://cm-peti.europa.eu), abgerufen am 4. Mai 2022.

¹⁴⁶ Petition 1459/2016, verfügbar unter: [CM PETI \(europa.eu\)](https://cm-peti.europa.eu), abgerufen am 4. Mai 2022.

¹⁴⁷ Abschnitt 4 der Petition 0639/2011, verfügbar unter: [CM PETI \(europa.eu\)](https://cm-peti.europa.eu), abgerufen am 4. Mai 2022.

¹⁴⁸ Die Kommission veröffentlichte die Berichtigung C(2012) 911 final am 15. Februar 2012, die [hier](#) abgerufen werden kann.

¹⁴⁹ Abschnitt 1 der Petition 1459/2016. Vgl.: [CM PETI \(europa.eu\)](https://cm-peti.europa.eu), abgerufen am 4. Mai 2022.

¹⁵⁰ Abschnitte 3, 4 und 5 der Petition 1459/2016. Vgl.: [CM PETI \(europa.eu\)](https://cm-peti.europa.eu), abgerufen am 4. Mai 2022.

¹⁵¹ Fall 245/2021/SF, verfügbar unter: [Entscheidung im Fall 245/2021/SF darüber, wie die Europäische Kommission einen Antrag Deutschlands auf Genehmigung des Baus einer Autobahn in einem Naturschutzgebiet im Rahmen der FFH-Richtlinie bearbeitet hat | Korrespondenz | Europäische Ombudsstelle \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/DE/IP_21_412), abgerufen am 4. Mai 2022.

¹⁵² https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/DE/IP_21_412, abgerufen am 4. Mai 2022.

¹⁵³ Dabei hat sich die Kommission auf Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung bezogen. Gemäß Artikel 4 der Habitat-Richtlinie muss der betreffende Mitgliedstaat, sobald ein Gebiet als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung bezeichnet wurde, es als besonderes Schutzgebiet ausweisen.

¹⁵⁴ „Herrenwald östlich Stadtallendorf“ (DE 5120-303).

Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe – Abschlussbericht

- 4.1.31 Im September 2019 kam die EIB zu dem Schluss, dass sich eine Reihe von Natura-2000-Gebieten in der Nähe des Projektstandorts befinden; eines dieser Gebiete wird von der neuen Autobahn durchquert. In ihrem Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“ vermerkte die EIB, dass im Rahmen des UVP-Screenings ein Natura-2000-Gebiet ermittelt und deswegen eine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde. Als Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung stellte die EIB im Formblatt fest, dass „das Projekt weder allein noch in Verbindung mit anderen Plänen und Projekten die Erhaltung der wichtigsten Elemente dieses Natura-2000-Gebiets beeinträchtigt“.¹⁵⁵
- 4.1.32 Im Finanzierungsvertrag verlangte die EIB als Voraussetzung für die erste Auszahlung den Eingang einer Erklärung der zuständigen Behörde zur Verträglichkeitsprüfung. Die EIB erachtete dabei die UVP-Entscheidung als gleichwertiges Mittel zur Erfüllung dieser Bedingung.
- 4.1.33 Im Rahmen der Überwachung der Projektdurchführung durch die EIB wurde über die Überwachung folgender Elemente berichtet: (i) Installation von Amphibienschutzzäunen und Eimerfallen; (ii) Umsiedlung geschützter Arten (wie Zauneidechsen und Laubfrösche); (iii) Maßnahmen zur Störung von Wildtieren und zur Verhinderung von Nistplätzen auf der Baustelle.

Ergebnisse hinsichtlich der Einhaltung der anwendbaren Standards mit Blick auf Lärm

- 4.1.34 Der Standard 1 der EIB sieht vor, dass Lärmemissionen im Rahmen des UVP-Verfahrens durch eine oder mehrere Techniken bewertet werden. Die UVP-Richtlinie (2011) legt anders als die Abänderung durch die UVP-Richtlinie von 2014 (in Kraft seit Mai 2017) keinen Fokus auf die Überwachung.
- 4.1.35 Das Projekt soll unter anderem zur Lärminderung in städtischen Gebieten beitragen. Das Bundesland Hessen steht gemessen an der Bevölkerung bei den Bundesländern an fünfter Stelle. Nahezu ein Drittel der Bevölkerung gibt an, dass Lärm ein Problem ist.¹⁵⁶ Das Projekt wurde über mehrere Jahrzehnte geplant. Dem Planfeststellungsverfahren ging die Erstellung der in der Umgebungslärmrichtlinie geforderten Lärmkarten voraus (vgl. Abschnitt 2.2.6). Das Projekt kann zur Verringerung von Verkehrslärm in einigen städtischen Gebieten beitragen, was das Ziel der genannten Richtlinie ist. Allerdings wird es unweigerlich Lärm an anderen Orten, etwa auf der grünen Wiese¹⁵⁷, verursachen. Im Jahr 2016 übermittelte die Europäische Kommission ein Aufforderungsschreiben zur Anwendung der Umweltlärmrichtlinie in Deutschland. Darauf folgte 2017 eine mit Gründen versehene Stellungnahme. Dennoch stellte EIB-CM keinen Zusammenhang zwischen diesem Verfahren und dem Projekt her, weil für das betreffende Gebiet Lärmkarten erstellt wurden.¹⁵⁸
- 4.1.36 In der UVP des Projekts wurden die Lärmauswirkungen des Projekts anerkannt. Deswegen sind Maßnahmen zur Lärminderung und der Anspruch der Grundstückseigentümer auf Erstattung der Kosten von Lärminderungsmaßnahmen durch den Projektträger vorgesehen.¹⁵⁹ Die Lärmauswirkungen des Projekts wurden durch passive und aktive Maßnahmen wie Lärmschutzwände und Landschaftsgestaltung gemindert.

¹⁵⁵ Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“.

¹⁵⁶ Hegewald J., Schubert M., Lochmann M., and Seidler A., The Burden of Disease Due to Road Traffic Noise in Hessen, Germany, Int J Environ Res Public Health. 2021 Sep; 18(17): 9337, kann [hier](#) abgerufen werden, zuletzt abgerufen am 17. Juni 2022.

¹⁵⁷ Begriff aus der Stadtplanung.

¹⁵⁸ Für Hessen wurden Lärmpläne/-karten erstellt, die zeigen, in welchen Gebieten der Lärm gemindert werden müsste. Durch weniger Verkehr auf den Straßen dürfte das Projekt zur Lösung des Problems beitragen. Allerdings wird es Verkehr und dadurch Lärm in neue Gebiete bringen; deswegen wurden Lärmschutzmaßnahmen für das Projekt selbst vorgeschlagen. Die Koordinierung der allgemeinen Verkehrsentwicklung und des Lärmschutzes fällt in den Aufgabenbereich des Bundes und kann nicht Gegenstand dieser Nachforschung sein.

¹⁵⁹ Die in der UVP vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen sind in den beiden Planfeststellungsbeschlüssen für das Projekt ausführlich beschrieben.

- 4.1.37 Während des Planfeststellungsverfahrens wurden beide Projektabschnitte zweimal geändert. Das führte zu neuen Projektlösungen und neuen Maßnahmen zur Minderung der Umweltauswirkungen (vgl. Abschnitte 1.4.3, 1.4.4 und 1.4.6–1.4.8). Auch der Planfeststellungsbeschluss für die VKE 40 wurde nach dem ersten Beschluss im Jahr 2012 geändert. Allerdings betrafen die Änderungen keine Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Abschnitt 1.4.10).

Ergebnisse zur Rolle der EIB mit Blick auf Lärmschutzanforderungen

- 4.1.38 Bei der Projektprüfung der EIB wurden die Lärmauswirkungen des Projekts festgestellt und die geplanten Maßnahmen zur Kenntnis genommen. Im Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“ wird auf die erhöhte Lärmbelastung durch schweres Gerät und Verkehr während der Bauphase sowie auf die Gesamtauswirkungen der Projektanlagen während ihres Betriebs hingewiesen. Die EIB-Dienststellen erachteten den Projektträger als vertrauenswürdig und sahen keine besonderen Maßnahmen vor um sicherzustellen, dass er die Lärminderungsmaßnahmen durchführte, womit sie ihrer üblichen Sorgfaltspflicht entsprach (vgl. Abschnitt 3.2.1).
- 4.1.39 Aus den Belegen geht hervor, dass der Darlehensnehmerin regelmäßig über die Umsetzung der Maßnahmen zur Lärminderung¹⁶⁰ berichtet, wie es auch im Finanzierungsvertrag gefordert wird (vgl. Abschnitt 3.3).

Schlussfolgerungen zur Einhaltung der anwendbaren Standards durch das Projekt

- 4.1.40 EIB-CM konnte keine Verstöße des Projekts gegen die Umwelt- und Sozialstandards der EIB oder gegen das zum Zeitpunkt des Verfahrens geltende EU-Recht feststellen. Das aus zwei Abschnitten bestehende Projekt wurde gemäß den nach nationalem Recht vorgeschriebenen Verfahren genehmigt. Der entsprechende BVWP, der 2003 genehmigt wurde, war nicht Gegenstand des SUP-Verfahrens. Allerdings wurden Konsultationen durchgeführt, und die Öffentlichkeit wurde gemäß dem damals anwendbaren nationalen Recht informiert (vgl. Abschnitt 4.1.5). **Die UVP und der Planfeststellungsbeschluss** (für beide Abschnitte) wurden außerdem öffentlichen Konsultationen unterzogen und von Einzelpersonen und NGOs angefochten. Alle Rechtsbehelfe wurden von nationalen Gerichten zurückgewiesen (vgl. Abschnitt 4.1.9). Die Planfeststellungsbeschlüsse sind nach nationalem Recht somit weiterhin gültig. Es liegt außerhalb des Aufgabenbereichs von EIB-CM, Schlussfolgerungen zu den Erkenntnissen in dem Entscheidungsprozess zu ziehen, die vor der Genehmigung der entsprechenden Regionalpläne und der Erteilung der Planfeststellungsbeschlüsse gewonnen wurden.
- 4.1.41 Die untersuchten Belege zeigen, dass die auf das Projekt anwendbaren Standards mit Blick auf die **Einhaltung der Wasserrahmenrichtlinie durch das Projekt** beachtet wurden. Zwar folgte das Projekt gemäß der Auslegung im Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union von 2015 zunächst nicht dem Verfahren (vgl. Abschnitt 4.1.17), die unabhängigen technischen Sachverständigen legten in Folge jedoch einen Bericht vor, in dem sie zu dem Schluss kamen, dass die VKE 40, einschließlich der zugehörigen technischen Anlagen, zu keiner Verschlechterung eines der Bestandteile von Oberflächen- und Grundwasserkörpern gemäß der Wasserrahmenrichtlinie führt (vgl. Abschnitt 4.1.18).
- 4.1.42 Die untersuchten Belege zeigen, dass die auf das Projekt anwendbaren Standards bei der **Wahrnehmung der Sorgfaltspflicht mit Blick auf die Habitat-Richtlinie** eingehalten wurden. Das UVP-Verfahren umfasste die Verträglichkeitsprüfung gemäß der Habitat-Richtlinie (vgl. Abschnitt 4.1.24). Da die Prüfung erhebliche Auswirkungen auf das Natura-2000-Gebiet ergab, ersuchten die deutschen Behörden die Kommission um eine Stellungnahme gemäß der

¹⁶⁰ Der Bericht über den Baufortschritt aus dem 1. Quartal 2021 vermerkt für den Bauabschnitt VKE 30 geplante Lärm-/Schallschutzwände auf einer Länge von 2 075 Metern. Für den Abschnitt VKE 40 wurde die Länge mit 8 256 Metern angegeben.

Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe – Abschlussbericht

Habitat-Richtlinie. Die Kommission gab eine positive Stellungnahme (mit einer Berichtigung) ab, die sich auf die von den deutschen Behörden vorgelegten und von einem deutschen Gericht bestätigten Angaben stützte. Die Kommission machte ihre positive Stellungnahme davon abhängig, dass die Ausgleichsmaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und überwacht werden und der Kommission ein ausführlicher Bericht vorgelegt wird (vgl. Abschnitte 4.1.25–4.1.27).

- 4.1.43 Die untersuchten Belege zeigen, dass die auf das Projekt anwendbaren Standards bei der **Bewertung der Lärmauswirkungen** der Erschließungsmaßnahmen auf der grünen Wiese eingehalten wurden. Die Projektplanung umfasst Lärmschutzmaßnahmen, vor allem entlang der bestehenden Strukturen, was bei Erschließungen auf der grünen Wiese Standard ist. Die Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen wird überwacht; der Darlehensnehmerin berichtet in den Baufortschrittsberichten, die der EIB vorgelegt werden, regelmäßig über den Projektfortschritt (vgl. Abschnitt 4.1.39).

Schlussfolgerungen zur Rolle der EIB

- 4.1.44 Die untersuchte Dokumentation zeigt zwar, dass die EIB über alle Informationen für die Durchführung der Prüfung im Rahmen ihrer Sorgfaltspflicht verfügte, jedoch über einige Schlüsselemente des Planfeststellungsverfahrens für das Projekt nicht berichtet hat. Das Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“ bezieht sich auf den BVWP 2030 (in der 2016 genehmigten Fassung), der nicht der Ausgangspunkt für das betreffende Projekt ist. Das zeigt sich auch eindeutig am Zeitpunkt seiner Genehmigung (nach dem Planfeststellungsbeschluss). Gegen die Planfeststellungsbeschlüsse von 2012 für beide Abschnitte wurde Rechtsbehelf eingelegt; dabei waren zwei Verfahren gegen die VKE 40 zum Zeitpunkt der Projektprüfung durch die EIB noch anhängig. Das Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“ enthielt Informationen zur Beschlussfassung, **jedoch nicht über öffentliche Konsultationen, Rechtsbehelfe und Proteste, die vor der Projektprüfung stattgefunden hatten** (vgl. Abschnitt 4.1.14).
- 4.1.45 Die untersuchten Belege zeigen, dass die EIB ihrer Sorgfaltspflicht mit Blick auf die Wasserrahmenrichtlinie ordnungsgemäß nachkommen ist. Bei der Projektprüfung erfuhr die EIB von dem laufenden Gerichtsverfahren. Die EIB forderte den Projektträger auf, sie über den Ausgang des Verfahrens zu informieren (vgl. Abschnitt 4.1.21). Im Rahmen ihrer Überwachung erhielt die EIB vom technischen Berater der Darlehensgeber einen Bericht über den Baufortschritt und die Wasserschutzmaßnahmen (vgl. Abschnitt 4.1.22).
- 4.1.46 Die untersuchten Belege zeigen, dass die EIB bei der Projektprüfung ihrer Sorgfaltspflicht im Hinblick auf die Habitat-Richtlinie ordnungsgemäß nachgekommen ist. Die EIB holte wie vorgeschrieben eine Stellungnahme der Kommission (vgl. Abschnitt 4.1.30) und vor der ersten Auszahlung einen Nachweis über die Verträglichkeitsprüfung durch die zuständige Behörde ein (vgl. Abschnitt 4.1.32). **Allerdings dokumentierte die EIB das Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung für das Natura-2000-Gebiet, das von den Projektanlagen durchquert wird, nicht angemessen.** Die EIB stellte fest, dass „die Verträglichkeitsprüfung zu dem Ergebnis kam, dass das Projekt weder allein noch in Verbindung mit anderen Plänen und Projekten die Erhaltung der wichtigsten Elemente dieses Natura-2000-Gebiets beeinträchtigt“ (vgl. Absatz 4.1.31). Tatsächlich (i) kam die Prüfung zu dem Schluss, dass sich das Projekt erheblich auf das Natura-2000-Gebiet auswirkt, (ii) hält die Kommission das Projekt aufgrund der Verringerung (a) der lokalen Luftverschmutzung um bis zu 75 Prozent, (b) des Lärmpegels um nahezu 10 dB(A) und (c) des Verkehrsaufkommens um 100 000 Fahrzeugbewegungen pro Tag zwischen den verschiedenen Ortsteilen für von überwiegendem öffentlichen Interesse, und (iii) gab die Kommission eine positive Stellungnahme zu dem Projekt ab, die an die Bedingung einer ordnungsgemäßen Durchführung und Überwachung der Ausgleichsmaßnahmen geknüpft ist.
- 4.1.47 Die untersuchten Belege zeigen, dass die EIB ihre Rolle bei der Prüfung der Lärmauswirkungen des Projekts angemessen wahrnahm. Die Projektdokumentation und das Formblatt

„Ökologische und soziale Aspekte“ enthielten Informationen über den erwarteten Anstieg des Lärmpegels in der Bau- und der Betriebsphase und wiesen auf die geplanten Minderungsmaßnahmen hin. Außerdem überwacht die EIB die Durchführung dieser Maßnahmen über die regelmäßigen Berichte des Darlehensnehmers (vgl. Abschnitt 4.1.39).

4.2 Vorwurf 2: Das Projekt und der Klimawandel

4.2.1 Der zweite Vorwurf betrifft:

- die Nichteinhaltung des Pariser Abkommens und der Klimaschutzverpflichtungen der EIB durch das Projekt

Ergebnisse hinsichtlich der Einhaltung der anwendbaren Standards mit Blick auf den Klimawandel

4.2.2 EIB-CM verstand den Vorwurf so, dass er sich auf die Entscheidung der EIB-Gruppe bezog, ihre Finanzierungstätigkeit bis Ende 2020¹⁶¹ an den Zielen und Grundsätzen des Pariser Abkommens auszurichten, wie im Klimabank-Fahrplan von November 2020 beschrieben.¹⁶² In Einklang mit den internen Verfahren der EIB und gemäß ihrem Fahrplan muss das Projekt die Anforderungen des Pariser Abkommens erfüllen, wenn die Vorabinformation (Preliminary Information Note) nach dem 1. Januar 2021 genehmigt wird. EIB-CM stellte fest, dass die Vorabinformation des Projekts vor diesem Datum (d. h. im Oktober 2018) genehmigt wurde.

4.2.3 Die EU-UVP-Richtlinie 2011/92/EG verweist weder ausdrücklich auf den Klimawandel noch auf Treibhausgasemissionen und enthält im Gegensatz zur geänderten Fassung von 2014 keine Verpflichtung zur Anpassung an den Klimawandel.

Ergebnisse zur Rolle der EIB mit Blick auf den Klimawandel

4.2.4 Gemäß den Umwelt- und Sozialstandards der EIB zum Klima (vgl. Abschnitt 2.2.26) mussten die EIB-Dienststellen eine Reihe von Analysen selektiv durchführen. EIB-CM ermittelte, dass die EIB die absoluten und relativen CO₂-Emissionen des Projekts veranschlagte (vgl. Abschnitt 2.2.27). Das Projekt dürfte zu einem Rückgang der CO₂-Emissionen pro Betriebsjahr führen, die in erster Linie auf die kürzere Fahrstrecke zurückzuführen ist. Die CO₂-Bilanz liegt oberhalb des Schwellenwerts der EIB für die Projektberichterstattung (vgl. Abschnitt 3.2.1). In Einklang mit ihren Standards berücksichtigte die EIB die CO₂-Emissionen bei der Berechnung der volkswirtschaftlichen und finanziellen Rentabilität unter Einbeziehung der CO₂-Preise im Analysezeitraum (vgl. Abschnitt 3.2.1). Die geschätzte CO₂-Bilanz des Projekts wurde im Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“ ausgewiesen.

4.2.5 Eine Bewertung der Anpassung des Projekts an den Klimawandel wurde aufgrund fehlender Informationen nicht durchgeführt. Obwohl angekündigt wurde, solche Informationen anzufordern, wurden in Phase II der Projektprüfung keine zusätzlichen Informationen gemeldet (vgl. Abschnitt 3.1.3). Die Umwelt- und Sozialstandards der EIB zum Klima fordern die Projektträger auf, in der Planungs-, Entwurfs- und Durchführungsphase die erforderlichen Maßnahmen zur Verringerung der Klimarisiken zu ermitteln und umzusetzen. Die Projektträger werden aufgefordert, geeignete Überwachungssysteme einzurichten, um die Nachhaltigkeit des Projekts zu gewährleisten (vgl. Abschnitt 2.2.28). EIB-CM fand keine Erklärung zu möglichen erheblichen Klimarisiken des Projekts. Dies kann mit den Anforderungen der UVP-Richtlinie zusammenhängen, die zum Zeitpunkt des Genehmigungsverfahrens für das Projekt galt (vgl. Abschnitt 4.2.3), oder mit der Bestätigung, dass die entsprechenden Maßnahmen getroffen

¹⁶¹ Die EIB-Gruppe verpflichtete sich, alle neuen Operationen ab Anfang 2021 an den Grundsätzen und Zielen des Pariser Abkommens auszurichten. Das betrifft neue direkte und indirekte Finanzierungsoperationen ab dem 1. Januar 2021.

¹⁶² Weitere Informationen zum Klimabank-Fahrplan 2021–2025 der EIB-Gruppe (2020) können [hier](#) abgerufen werden.

Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe – Abschlussbericht

wurden, was jedoch nicht dokumentiert wurde. Die Nichterwähnung von Maßnahmen stellt jedoch keine Verletzung der Standards dar, da sie ohne eine spezielle Anpassungsanalyse schwer zu ermitteln sind.

Fazit

- 4.2.6 Der zweite Vorwurf ist nach Auffassung von EIB-CM im Hinblick auf Verstöße des Projekts gegen zum Zeitpunkt der Projektprüfung geltende Verpflichtungen und Umwelt- und Sozialstandards der EIB in punkto Klimawandel nicht gerechtfertigt. Das Projekt wurde Bestandteil des Portfolios der EIB, bevor die Selbstverpflichtung der EIB zum Klimaschutz in Kraft trat (vgl. Abschnitt 4.2.2). Die EIB prüfte das Projekt entsprechend ihrem damaligen Klimastandard und stellte Informationen für die Beschlussfassung der Bank sowie für die Öffentlichkeit über das Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“ bereit (vgl. Abschnitt 4.2.4).

5 ERGEBNISSE

5.1 Die Einhaltung der anwendbaren Standards durch das Projekt

- 5.1.1 Mit Blick auf die Vorwürfe ist EIB-CM der Auffassung, dass das Projekt den damals geltenden nationalen und EU-Rechtsstandards entsprach. Die untersuchte Dokumentation lässt darauf schließen, dass das Projekt nach den erforderlichen Verfahren vorbereitet wurde und auf fundierten Entscheidungen beruhte. Die untersuchte Dokumentation belegt, dass die auf das Projekt anwendbaren Standards mit Blick auf die Einhaltung der UVP-Richtlinie, der Wasserrahmenrichtlinie, der Habitat-Richtlinie und der Umweltlärmmrichtlinie durch das Projekt eingehalten wurden. Pläne und Programme im Zusammenhang mit dem Projekt wurden einem SUP-Verfahren unterzogen, als die SUP-Richtlinie in Kraft trat. Die UVP-Verfahren für die beiden Abschnitte des Projekts waren Gegenstand von öffentlichen Konsultationen, Rechtsbehelfen und auch öffentlichen Protesten. Letztere ergaben sich aus den unvereinbaren Meinungen der Entscheidungsgremien und der betroffenen öffentlichen Gruppen. Die vorgebrachten Bedenken ergaben sich möglicherweise aus der Tatsache, dass das Projekt eingeleitet wurde, bevor speziell festgelegte Anforderungen an die öffentliche Konsultation in Kraft traten (mit Inkrafttreten der SUP-Richtlinie). EIB-CM ist jedoch nicht in der Lage, Dokumente zu beanstanden, die im Rahmen von Beschlussfassungsverfahren angenommen und für rechtskonform befunden wurden, vor allem, wenn kein Verstoß festgestellt wurde (vgl. Abschnitte 4.1.10, 4.1.11 und 4.1.15).

5.2 Die Rolle der EIB

- 5.2.1 EIB-CM ist der Ansicht, dass die EIB bei der Prüfung und Überwachung des Projekts ihren Aufgaben und ihrer Sorgfaltspflicht ordnungsgemäß nachgekommen ist. Allerdings dokumentierte die EIB in ihrem Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“ das Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung für das Natura-2000-Gebiet nicht angemessen und stellte keine umfangreichen Informationen über die Konsultation der Öffentlichkeit bereit (vgl. Abschnitt 4.1.14).
- 5.2.2 Daher schlägt EIB-CM den EIB-Dienststellen vor, ein Addendum zum Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“ zu den Auswirkungen des Projekts auf das Natura-2000-Gebiet und zu Informationen über öffentliche Konsultationen, Rechtsbehelfe und Proteste zu erstellen (vgl. Abschnitte 4.1.44 und 4.1.46). Der Verbesserungsvorschlag soll innerhalb von neun Monaten nach Veröffentlichung des vorliegenden Berichts umgesetzt werden. Dies kann im Rahmen des

Verbesserungsvorschlags in Abschnitt 7.2 Punkt 4 des Abschlussberichts vom März 2020 in der Sache SG/E/2016/10 erfolgen.¹⁶³

Beschwerdemechanismus

Verfügbarer Rechtsbehelf:

Beschwerdeführende, die mit dem Abschlussbericht nicht zufrieden sind, können bei der Europäischen Bürgerbeauftragten¹⁶⁴ Beschwerde gegen die EIB-Gruppe wegen Missständen bei der Ausübung ihrer Tätigkeit einlegen.

¹⁶³ EIB-CM empfiehlt, dass die EIB ihre Verfahren überarbeitet, um [...] die Gründe für die Erstellung und Veröffentlichung eines Addendums zum Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“ und dessen Inhalt (z. B. Umweltinformationen und -bedingungen, die im Finanzierungsvertrag enthalten sind und von der Projektprüfung erfasst werden) weiter zu klären. Der Bericht kann [hier](#) abgerufen werden (nur Englisch oder Französisch).

¹⁶⁴ Verfügbar unter: <https://www.ombudsman.europa.eu/en/home>.

ANHANG 1: ANFECHTUNGEN DES PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSSES FÜR DIE VKE 40

Jahr	Beschreibung
2012	Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss durch zwei Grundstückseigentümer und zwei Umwelt-NGOs (hinsichtlich der Einhaltung der Habitat-Richtlinie).
2013	Nach Zahlung einer Entschädigung zog ein Grundstückseigentümer seine Klage zurück.
2014	Am 23. April 2014 wies das Bundesverwaltungsgericht ¹⁶⁵ die 2012 erhobene Klage von zwei Umweltverbänden (BUND und NABU) gegen den Planfeststellungsbescheid zurück. Zwei weitere Klagen von Einzelpersonen wurden nach außergerichtlichen Einigungen zurückgezogen.
2017	Rücknahme der Klage durch einen Grundstückseigentümer nach einer außergerichtlichen Einigung.
2020	<p>Im August und September 2019 erhielt die Planfeststellungsbehörde einen Antrag des BUND, den Planfeststellungsbeschluss vom 30. Mai 2012 zurückzunehmen, zu widerrufen oder zumindest außer Vollzug zu setzen, um ein ergänzendes Verfahren aufgrund von Änderungen bei der rechtlichen Bewertung im Wasserrecht durchzuführen. Die Anträge stützten sich darauf, dass die wasserrechtliche Prüfung im Hinblick auf das Urteil des EuGH von 2015 unzureichend gewesen sei.¹⁶⁶ Die Planfeststellungsbehörde lehnte die Anträge im September 2019 ab.</p> <p>In seinem Urteil vom 23. Juni 2020 wies das Bundesverwaltungsgericht die Klage zur Rücknahme des Planfeststellungsbeschlusses¹⁶⁷ ab, räumte jedoch unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des EuGH aus dem Jahr 2015 hinsichtlich der wasserrechtlichen Prüfung einen Formfehler ein. Der bestandskräftige und durch das Bundesverwaltungsgericht 2014 rechtskräftig bestätigte Planfeststellungsbeschluss werde jedoch nicht infrage gestellt. Der Formfehler bestand darin, dass in den Verfahren, die zu den entsprechenden wasserrechtlichen Beschlüssen aus dem Jahr 2012 führten, die formalen Kriterien der Wasserrahmenrichtlinie mangels eines erforderlichen Fachbeitrags zum Verschlechterungsverbot für nach EU-Recht geschützte Gewässer nicht in die Prüfung einbezogen wurden. Erst 2015 wurde durch das Urteil des EuGH klargestellt, dass eine solche Prüfung des Verschlechterungsverbots und des Verbesserungsgebots auch für wasserrechtliche Entscheidungen vor der Genehmigung jeglichen Projekts anhand bestimmter Kriterien erfolgen muss.</p> <p>Das Bundesverwaltungsgericht bewertete den Formfehler nicht als schwerwiegend. Das Wasserhaushaltsgesetz bietet ausreichend Möglichkeiten, um gegebenenfalls erforderliche Schutzmaßnahmen nachträglich anzuordnen. Dieses Vertrauen wurde insbesondere dadurch geschaffen, dass der Umweltverband in Kenntnis der neuen EuGH-Rechtsprechung erst vier Jahre später (also 2019) klagte. Das Gericht bestätigte daher den Planfeststellungsbeschluss.</p> <p>Auf Veranlassung des Gerichts wurde ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie angefordert, um zu prüfen, ob vor dem Hintergrund der oben genannten Rechtsprechung Anpassungen vorgenommen werden müssen. Der Fachbeitrag ergab, dass das Projekt die</p>

¹⁶⁵ Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 23. April 2014 (BVerwG 9 A 25.12).

¹⁶⁶ Das Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union, C-461/13 vom 1. Juli 2015, kann [hier](#) abgerufen werden.

¹⁶⁷ [Die Pressemitteilung Nr. 37/20 vom 23. Juni 2020 kann hier](#) abgerufen werden.

	Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase erfüllt. ¹⁶⁸
2020	Am 23. Juni 2020 verhandelte das Bundesverwaltungsgericht eine Klage, die 2019 von drei Privatpersonen eingebracht wurde. ¹⁶⁹ Die Kläger sind Eigentümer von Grundstücken, die zwar nicht durch Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses in Anspruch genommen werden sollen, aber im Gebiet der im Januar 2017 angeordneten Unternehmensflurbereinigung liegen. Sie erhoben ihre Klage allerdings erst im April 2019. Nach dem Flurbereinigungsbeschluss, in dem das von späteren Landabzügen betroffene Gebiet festgelegt wurde, konnten sich die Kläger nicht mehr zulässigerweise gegen den Planfeststellungsbeschluss wehren. ¹⁷⁰

¹⁶⁸ Nach Veröffentlichung des Sachverständigengutachtens (von der ahu GmbH) wurde ein weiteres Gutachten vorgelegt (RegioConsult GmbH). Darin wurde auf einen Fehler hingewiesen, den die ahu GmbH daraufhin korrigierte. Informationen sind [hier](#) verfügbar.

¹⁶⁹ Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss von 2012 und 2019 vorgenommene Änderungen. Informationen sind [hier](#) verfügbar.

¹⁷⁰ [Pressemitteilung Nr. 40/2020 | Bundesverwaltungsgericht \(bverwg.de\)](#).