

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

# **AUTOBAHN A49 Fritzlär-Ohmtal Dreieck (PPP) (Deutschland)**

**ERSTBEURTEILUNGSBERICHT**

8. Juli 2021





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

8. Juli 2021

**Beschwerde vertraulich**

Nein

**Externe Verteilung**

Beschwerdeführer

**Interne Verteilung**

Direktorium

Generalsekretärin

Generalinspektor

Relevante EIB-Dienststellen

## DER BESCHWERDEMECHANISMUS DER EIB-GRUPPE

Der Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe ist ein Instrument zur Beilegung von Streitigkeiten, wenn ein Mitglied der Öffentlichkeit der Meinung ist, dass die Europäische Investitionsbank (EIB) etwas falsch gemacht haben könnte, d. h. dass es zu einem Missstand bei der Tätigkeit gekommen ist. Der Beschwerdemechanismus ist kein Instrument zur Rechtsdurchsetzung und ersetzt nicht das Urteil zuständiger Justizbehörden.

Misstände 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. Dazu können die ökologischen oder sozialen Auswirkungen der Projekte und Aktivitäten der EIB gehören.

Eines der Hauptziele des Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe ist es, das Recht auf Anhörung und das Recht auf Beschwerde zu wahren. Weitere Informationen zum Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe sind abrufbar unter: <https://www.eib.org/de/about/accountability/complaints/index.htm>.

# INHALT

|  |     |
|--|-----|
| Der Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe ..... | ii  |
| Inhalt.....                                    | iii |
| GLOSSAR .....                                  | iv  |
| Zusammenfassung.....                           | 1   |
| 1 Hintergrund.....                             | 2   |
| 2 Regulierungsrahmen .....                     | 4   |
| 3 Von EIB-CM durchgeführte Arbeiten .....      | 6   |
| 4 Weiteres Vorgehen .....                      | 8   |

## GLOSSAR

|                 |  |
|-----------------|--|
| A49             | Bundesautobahn im Norden des Bundeslandes Hessen (Deutschland)   |
| AS              | Anschlussstelle  |
| Darlehensnehmer | A49 Autobahngesellschaft mbH & Co. KG (SPV)  |
| DBFOM           | Planung, Bau, Finanzierung, Betrieb und Instandhaltung   |
| DEGES           | Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH  |
| EIB             | Europäische Investitionsbank   |
| EIB-CM          | Abteilung Beschwerdeverfahren der EIB-Gruppe   |
| EU              | Europäische Union  |
| PPP             | Öffentlich-private Partnerschaft   |
| Projektträger   | Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesland Hessen  |
| SPV             | Zweckgesellschaft  |
| SUP             | Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung   |
| TEN-V           | Transeuropäisches Verkehrsnetz   |
| UVP             | Umweltverträglichkeitsprüfung  |
| WRRL            | Richtlinie 2000/60/EG zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie) |

# ZUSAMMENFASSUNG

Im Dezember 2020 und Februar 2021 erhielt die Beschwerdestelle der EIB-Gruppe (EIB-CM) zwei Schreiben von zwei Privatpersonen und registrierte zwei Beschwerden bezüglich des Projekts „AUTOBAHN A49 FRITZLAR-OHMTAL DREIECK (PPP)“ (2018-0385). Das Projekt betrifft die Planung, den Bau, die Finanzierung, den Betrieb und die Instandhaltung eines Abschnitts der Autobahn A49 im Bundesland Hessen.

Projekträger ist die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH), beauftragt von der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesland Hessen. Darlehensnehmer ist die Zweckgesellschaft A49 Autobahngesellschaft mbH & Co. KG, eine nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland gegründete Kommanditgesellschaft.

Das Projekt wurde 2018 und 2019 von den Dienststellen der EIB geprüft, im September 2019 vom Verwaltungsrat der EIB genehmigt, und der Finanzierungsvertrag wurde im August 2020 unterzeichnet.

Nachdem die Zulässigkeit der Beschwerde festgestellt worden war, führte EIB-CM eine Erstbeurteilung durch. Die Beschwerdestelle identifizierte die folgenden Vorwürfe, die in beiden Beschwerden genannt wurden und einer Compliance-Prüfung unterzogen werden sollen:

1. Nichteinhaltung des geltenden Rechts, einschließlich des EU-Umweltrechts, bei dem Projekt, insbesondere Mängel bei der Beurteilung gemäß der UVP-Richtlinie und anderer damit verbundener Beurteilungen:
  - 1.1 Probleme beim Zugang der Öffentlichkeit zu Informationen (d. h. zu den Ergebnissen der UVP)
  - 1.2 Nichteinhaltung der Wasserrahmenrichtlinie (z. B. Nichtbeachtung der Auflagen zur Vorbeugung von Verschlechterungen bei einer Beurteilung der relevanten Auswirkungen gemäß der Wasserrahmenrichtlinie)
  - 1.3 Probleme mit der Einhaltung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (z. B. verbleibende erhebliche negative Auswirkungen auf geschützte Lebensräume und Arten sowie unzureichende Ausgleichsmaßnahmen)
  - 1.4 Nichteinhaltung von Lärmschutzanforderungen (z. B. nicht beurteilte negative Lärmauswirkungen)
2. Nichteinhaltung des Pariser Abkommens und der Klimaschutzverpflichtungen der EIB bei dem Projekt

Als Ergebnis der Erstbeurteilung wird EIB-CM:

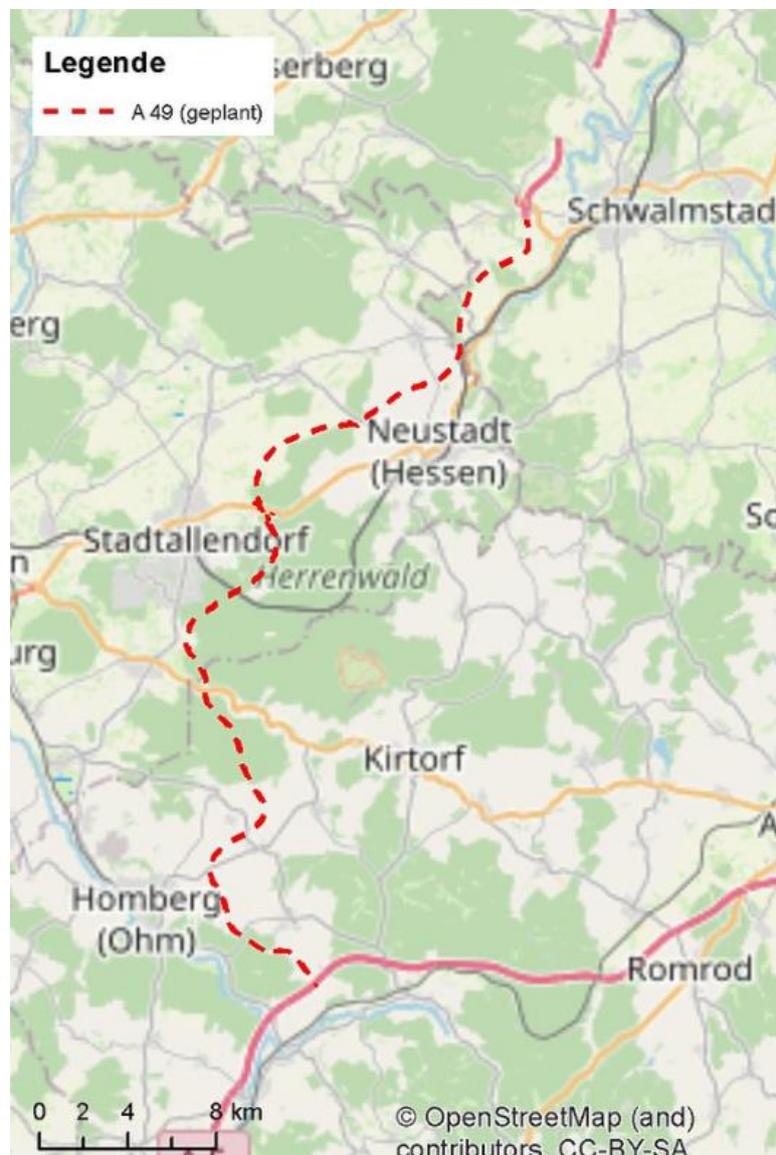
- die Möglichkeit eines kollaborativen Beilegungsverfahrens verwerfen, da dieses als nicht geeignet erachtet wird, um angemessen auf die Bedenken der Beschwerdeführer einzugehen
- in Übereinstimmung mit Abschnitt 2.4 des Verfahrens des Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe eine Compliance-Prüfung durchführen

# 1 HINTERGRUND

## 1.1 Projekt

- 1.1.1 Im September 2019 genehmigte der Verwaltungsrat der EIB für das Projekt „AUTOBAHN A49 FRITZLAR-OHMTAL DREIECK (PPP<sup>1</sup>)“ (2018-0385) in Deutschland eine Finanzierung im Betrag von bis zu 264 Millionen Euro.<sup>2</sup> Das Projekt im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft wurde von der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES<sup>3</sup>), beauftragt von der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesland Hessen, entwickelt und wird von ihr umgesetzt. Darlehensnehmer ist die Zweckgesellschaft A49 Autobahngesellschaft mbH & Co. KG, eine nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland gegründete Kommanditgesellschaft.

Abbildung 1: Karte des Projekts



<sup>1</sup> PPP: öffentlich-privater Partnerschaft.

<sup>2</sup> Beschreibung des Projekts auf der Website der EIB unter folgendem Link: <https://www.eib.org/de/projects/pipelines/all/20180385>

<sup>3</sup> Weitere Informationen unter: <https://www.deges.de/unternehmen>

- 1.1.2 Das im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft umgesetzte Projekt betrifft die Planung, den Bau, die Finanzierung, den Betrieb und die Instandhaltung (DBFOM) des Autobahnabschnitts der A49, der die A49 im Bundesland Hessen mit der A5 verbindet. Das Projekt beinhaltet den Bau eines neuen, 30,8 Kilometer langen Abschnitts der Autobahn A49 zwischen der Anschlussstelle Schwalmstadt und dem Ohmtal-Dreieck mit zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung sowie die Instandhaltung und den Betrieb von vier Autobahnabschnitten der A49 mit einer Gesamtlänge von rund 62 Kilometern. Die Finanzierung der EIB betrifft lediglich die Investitionsausgaben der beiden Abschnitte VKE 30 und VKE 40 mit einer Gesamtlänge von 30,8 Kilometern.
- 1.1.3 Das Projekt soll zur Fertigstellung des umfassenden transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen. 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 Das Projekt ist eine PPP mit DBFOM-Vertrag nach dem deutschen Verfügbarkeitsmodell (V-Modell). Die PPP-Konzession soll 30 Jahre laufen, einschließlich einer voraussichtlich vierjährigen Bauzeit.
- 1.1.5 Die EIB unterzeichnete den Finanzierungsvertrag mit dem Darlehensnehmer im August 2020.

## 1.2 Überblick über die Beschwerden

- 1.2.1 Am 15. Dezember 2020 ging bei der Beschwerdestelle der EIB-Gruppe (im Folgenden „EIB-CM“) die Beschwerde einer Privatperson bezüglich des Projekts „AUTOBAHN A49 FRITZLAR-OHMTAL DREIECK (PPP)“ (im Folgenden das „Projekt“) ein. Das Schreiben beinhaltete Vorwürfe über nachteilige Umweltauswirkungen des Projekts, war aber recht knapp gehalten. Daher bemühte sich EIB-CM um eine Präzisierung der Beschwerde. Nach einem Gespräch mit dem Beschwerdeführer erhielt EIB-CM zusätzliche Informationen zu den Problemen bezüglich des Projekts. Der Beschwerdeführer erhob folgende Vorwürfe:
- Der Projektträger habe die Öffentlichkeit nicht über die Ergebnisse der 1997 durchgeführten UVP informiert. Nach Ansicht des Beschwerdeführers wird das gemäß diesem UVP-Verfahren genehmigte Projekt erhebliche Umweltprobleme zur Folge haben.
  - *„Die Autobahn durchschneidet ein großes Wasserschutzgebiet, das für eine halbe Million Menschen von Bedeutung ist. In seinem Urteil räumte das Verwaltungsgericht Leipzig (2014) ein, dass die europäische Wasserrahmenrichtlinie nicht eingehalten wurde.“*
  - *„Die Autobahn greift in ein Flora- [und] Fauna-Habitat ein.“ „Normalerweise ist der Bau einer Autobahn durch ein solches Schutzgebiet nicht erlaubt.“ „Nur zwingende Gründe von überwiegendem öffentlichem Interesse lassen dies zu, sofern sie von der Europäischen Kommission anerkannt wurden.“*
  - *„Durch das Projekt wird der Autoverkehr um 1 500 Fahrzeuge pro Tag zunehmen, und es wird [eine] Verlagerung von der Schiene auf die Straße begünstigen.“*
  - *„Signifikante Lärmprobleme der Autobahn“* seien nicht beurteilt worden. In der Beschwerde heißt es, dass der Lärm zunehmen werde, weil die *„Autobahn selbst nicht berücksichtigt [wurde]“* und die *„Zahl der betroffenen Personen nicht berechnet [wurde]“*. Es gebe eine Alternative zu diesem Projekt – der Bau von neun Kilometern Bundesstraße statt 30 Kilometern Autobahn, der ebenfalls die meisten Probleme des Autoverkehrs lösen könne.
  - Der Beschwerdeführer bezog sich auch auf die Stellungnahme der Europäischen Kommission zu den zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses für die Durchführung

des Projekts. Er wies darauf hin, dass: (i) Probleme anscheinend auf eine falsche Übersetzung von Begrifflichkeiten und (ii) unrichtige Informationen zurückzuführen seien.

1.2.2 Am 4. Februar 2021 erhielt EIB-CM eine zweite Beschwerde von einer anderen Privatperson zum selben Projekt. Der Beschwerdeführer erhob folgende Vorwürfe:

- Das Projekt sei genehmigt worden, obwohl es gegen die Wasserrahmenrichtlinie verstoße: Die Autobahn durchschneide ein großes Wasserschutzgebiet mit Bedeutung für eine halbe Million Menschen, das *„durch den Bau der Brücke ernsthaft gefährdet würde“*; die Richtlinie verlange, dass sich der Zustand der betroffenen Gewässer *„nicht verschlechtern darf.“*
- Das Projekt verstoße gegen den Artenschutz und damit gegen die Biodiversitätsstrategie der EU: Geschützte Arten seien u. a. der Kammmolch (*Triturus cristatus*). Die *„Ausgleichsmaßnahmen wie die Pflanzung tausender Bäume und die Wiedervernässung von Wiesen [stellen] keinen adäquaten Lebensraumsersatz dar“*. Zudem müsse für die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen ebenfalls Ersatz geschaffen werden, da die zur Verfügung stehende Fläche begrenzt sei.
- Das Projekt widerspreche dem Pariser Klimaabkommen und den Klimaschutzzielen der EIB. Durch das Projekt würden wertvolle Waldbestände zerstört, die nicht ersetzt werden könnten, *„alte Bäume speichern bekanntlich mehr CO<sub>2</sub> als Jungbäume“*, *„der Bau des Autobahnabschnitts verschlechtert die Chancen auf Erreichung der Klimaziele“*, und das Argument der Elektromobilität dürfe nicht als Rechtfertigung für den Bau neuer Straßen herangezogen werden. Der Beschwerdeführer behauptet, das Autobahnnetz in Deutschland sei ausreichend.
- Es gebe Alternativen wie den Ausbau der *„Straßen B9 oder P9“*, die *„die meisten Probleme für die Menschen, die jetzt unter dem Autoverkehr leiden, lösen“* könnten.

1.2.3 Beide Beschwerdeführer fordern, dass die EIB ihre finanzielle Unterstützung beendet und sich aus dem Projekt zurückzieht.

## 2 REGULIERUNGSRAHMEN

### 2.1 Der Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe

2.1.1 Gemäß den Leitlinien der EIB-Gruppe für den Beschwerdemechanismus<sup>4</sup> ist es Aufgabe von EIB-CM, Beschwerden über angebliche Missstände bei der Tätigkeit der EIB zu bearbeiten<sup>5</sup>. Missstände bezeichnen Unzulänglichkeiten oder Mängel in der Ausübung der Geschäftstätigkeit<sup>6</sup>.

2.1.2 Die Leitlinien legen fest, dass EIB-CM die Tätigkeit der EIB dahingehend überprüft, ob Missstände vorliegen, die der Bank zuzuschreiben sind<sup>7</sup>.

2.1.3 Ziel der Erstbeurteilung ist, die Bedenken des Beschwerdeführers zu präzisieren. Ferner soll sie helfen, den Standpunkt des Beschwerdeführers und die Stichhaltigkeit der vorgebrachten Bedenken zu verstehen und festzustellen, ob weitere Maßnahmen von EIB-CM notwendig und/oder möglich sind (Compliance-Prüfung oder kollaboratives Beilegungsverfahren zwischen

<sup>4</sup> Abrufbar unter: [https://www.eib.org/attachments/strategies/complaints\\_mechanism\\_policy\\_de.pdf](https://www.eib.org/attachments/strategies/complaints_mechanism_policy_de.pdf).

<sup>5</sup> Artikel 5.1.3 der Leitlinien der EIB-Gruppe für den Beschwerdemechanismus.

<sup>6</sup> Abschnitt 3 der Leitlinien der EIB-Gruppe für den Beschwerdemechanismus.

<sup>7</sup> Artikel 5.3.3 der Leitlinien der EIB-Gruppe für den Beschwerdemechanismus.

den Parteien), um auf die Vorwürfe einzugehen oder die vom Beschwerdeführer vorgebrachten Probleme zu lösen.

## 2.2 Auf das Projekt anwendbare Standards

2.2.1 Das Projekt muss die relevanten Standards der EIB einhalten. Zu den auf das Projekt anwendbaren Standards gehören unter anderem:

- einschlägige nationale und EU-Umweltgesetze wie die UVP-Richtlinie<sup>8</sup>, die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie<sup>9</sup> und die Wasserrahmenrichtlinie<sup>10</sup>
- die Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards der EIB (2009<sup>11</sup>) und die Umwelt- und Sozialstandards (2018<sup>12</sup>), einschließlich:
  - Standard 1: Beurteilung und Steuerung der Umwelt- und Sozialauswirkungen und -risiken
  - Standard 3: EIB-Standards zu Biodiversität und Ökosystemen
  - Standard 4: Klimaschutzstandards der EIB
  - Standard 10: Dialog mit den Stakeholdern
- die Leitlinien der EIB, wie z. B. die Finanzierungspolitik im Verkehrssektor (2011<sup>13</sup>)

## 2.3 Verantwortlichkeiten der EIB

2.3.1 Gemäß den Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards<sup>14</sup> der EIB liegt die Verantwortung für die Einhaltung der Standards, die auf das Projekt anwendbar sind, beim Projektträger und den lokalen Behörden.<sup>15</sup> Die EIB wird jedoch keine Projekte finanzieren, die die für sie relevanten Standards nicht erfüllen.<sup>16</sup>

2.3.2 In Artikel 4.3.14 der Leitlinien für den Beschwerdemechanismus der EIB-Gruppe heißt es: „Die EIB-Gruppe ist verpflichtet, die Einhaltung ihrer einschlägigen Leitlinien, Verfahren und Standards zu überprüfen.“ Ob die Projekte die einschlägigen Standards erfüllen, wird bei der Projektprüfung und -überwachung durch die EIB festgestellt.<sup>17</sup>

2.3.3 Gemäß ihren Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards ist die EIB verpflichtet, die von ihr finanzierten Projekte zu prüfen.<sup>18</sup> Die Prüfung erfolgt vor der Unterzeichnung des Finanzierungsvertrags.<sup>19</sup> Ziel der Prüfung ist es unter anderem, die Auswirkungen des Projekts

<sup>8</sup> UVP-Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (geändert durch Richtlinie 2014/52/EU).

<sup>9</sup> Richtlinie 92/43/EWG vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen in der geänderten Fassung.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> Die Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards der EIB (2009) sind unter folgendem Link abrufbar: [https://www.eib.org/attachments/strategies/eib\\_statement\\_esps\\_de.pdf](https://www.eib.org/attachments/strategies/eib_statement_esps_de.pdf)

<sup>12</sup> Die Umwelt- und Sozialstandards der EIB (2018) sind [hier](#) abrufbar (auf Englisch).

<sup>13</sup> Die Finanzierungspolitik im Verkehrssektor (2011) der EIB ist hier abrufbar:

[https://www.eib.org/attachments/strategies/transport\\_lending\\_policy\\_de.pdf](https://www.eib.org/attachments/strategies/transport_lending_policy_de.pdf)

<sup>14</sup> Abrufbar unter: [https://www.eib.org/attachments/strategies/eib\\_statement\\_esps\\_de.pdf](https://www.eib.org/attachments/strategies/eib_statement_esps_de.pdf)

<sup>15</sup> Absatz 2 der Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards der EIB.

<sup>16</sup> Absatz 6 der Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards der EIB.

<sup>17</sup> Teil II des Environmental and Social Handbook (2013) beschreibt die Zuständigkeiten des EIB-Projektteams in der Projektprüfungsphase.

<sup>18</sup> Absatz 17 der Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards der EIB.

<sup>19</sup> <https://www.eib.org/de/projects/cycle/index.htm>

zu beurteilen und festzustellen, ob das Projekt den für das Projekt geltenden Standards entspricht. Gelegentlich resultieren aus der Prüfung Bedingungen für die Auszahlung. Dann muss der Projektträger diese Bedingungen zur Zufriedenheit der EIB erfüllen, bevor die EIB die finanziellen Mittel auszahlt.<sup>20</sup>

- 2.3.4 Nachdem der Projektträger und die EIB den Finanzierungsvertrag unterzeichnet haben, ist es Aufgabe der EIB, das Projekt zu überwachen. Ziel des Monitorings ist es sicherzustellen, dass die Bedingungen, unter denen die EIB das Projekt genehmigt hat, eingehalten werden.<sup>21</sup> Die EIB überwacht Projekte unter anderem anhand von Berichten, die vom Projektträger zur Verfügung gestellt werden, anhand von Vor-Ort-Besuchen und von Informationen, die u. a. von der Gemeinschaft zur Verfügung gestellt werden.<sup>22</sup>

## 3 VON EIB-CM DURCHGEFÜHRTE ARBEITEN

### 3.1 Durchgeführte Arbeiten

- 3.1.1 Nachdem die Zulässigkeit der beiden Beschwerden festgestellt wurde, führte EIB-CM eine Erstbeurteilung der Bedenken durch, die die Beschwerdeführer vorgebracht hatten.
- 3.1.2 Im Rahmen ihrer Erstbeurteilung prüfte EIB-CM die Projektunterlagen einschließlich des Formblatts „Ökologische und soziale Aspekte“<sup>23</sup>, das die Umwelt- und Sozialprüfung der EIB zusammenfasst. Ferner prüfte die Beschwerdestelle die auf der Website der EIB veröffentlichten Projektinformationen<sup>24</sup>.
- 3.1.3 Im Januar 2021 setzte sich EIB-CM mit dem ersten Beschwerdeführer in Verbindung, um dessen Bedenken zu präzisieren. EIB-CM prüfte die Beschwerde sowie den weiteren Schriftverkehr und die zusätzlichen Dokumente, die der Beschwerdeführer vorgelegt hatte.
- 3.1.4 Im Januar 2021 fand ein erstes Treffen von EIB-CM mit den EIB-Dienststellen zum Fall Nr. SG/E/2020/21 statt. Die Dienststellen tauschten im Anschluss an das Treffen Informationen und weitere Unterlagen aus. Im Februar 2021 ging bei der Beschwerdestelle die zweite Beschwerde ein (Fall Nr. SG/E/2021/02). Nachdem EIB-CM erhebliche Überschneidungen zwischen den beiden Beschwerden festgestellt hatte, wurde beschlossen, die Erstbeurteilung und Untersuchung für beide Fälle zu bündeln.
- 3.1.5 Während der Erstbeurteilung wurde zunächst ein kollaboratives Beilegungsverfahren in Betracht gezogen, dann jedoch als ungeeignet erachtet, um angemessen auf die Bedenken der Beschwerdeführer einzugehen.
- 3.1.6 Auf der Grundlage der Beschwerden erstellte EIB-CM diesen Erstbeurteilungsbericht.

### 3.2 Bislang geprüfte Projektdokumentation

- 3.2.1 Das in Abschnitt 1.1 beschriebene Projekt wurde 2018 und 2019 von den Dienststellen der EIB geprüft. Die Prüfungsunterlagen wiesen auf das abgeschlossene UVP-Verfahren und die Konsultationen der Öffentlichkeit hin. Die UVP erfolgte in zwei Verfahren für den Abschnitt zwischen Schwalmstadt und Stadtallendorf (von Kilometer 43 bis Kilometer 56,5, Abschnitt VKE 30) und für den Abschnitt zwischen Stadtallendorf und Gemünden (von Kilometer 57 bis Kilometer 74,5, Abschnitt VKE 40). Die beiden nicht-technischen Zusammenfassungen der UVP wurden 2011 bzw. 2010 erstellt und sind auf der Website der EIB abrufbar. Die Bescheide

<sup>20</sup> Absatz 256, Aufzählungspunkt 2, Teil II des Environmental and Social Handbook der EIB von 2013.

<sup>21</sup> Absatz 270, Teil II des Environmental and Social Handbook der EIB von 2013.

<sup>22</sup> Absatz 8 der Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards der EIB.

<sup>23</sup> Das Formblatt ist [hier](#) abrufbar.

<sup>24</sup> Die Kurzbeschreibung des EIB-Projekts (online) ist [hier](#) abrufbar.

in Form von Planfeststellungsbeschlüssen der zuständigen Behörde (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung) wurden getrennt für den Abschnitt VKE 30 und den Abschnitt VKE 40 erlassen.

- 3.2.2 Im Formblatt „Ökologische und soziale Aspekte“ ist festgehalten, dass das Projekt bei der Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Bilanz der EIB berücksichtigt wurde.
- 3.2.3 EIB-CM überprüfte auch die von den Beschwerdeführern in ihren jeweiligen Beschwerden gemachten Angaben sowie weitere Informationen, die im Januar 2021 eingingen.

## 4 WEITERES VORGEHEN

- 4.1 Als Ergebnis der Erstbeurteilung stellte EIB-CM die folgenden Vorwürfe fest, die einer Compliance-Prüfung unterzogen werden:

**Tabelle 1 – Vorwürfe betreffend die Fälle SG/E/2020/21 und SG/E/2021/2 (vorbehaltlich der Compliance-Prüfung)**

|                |   |
|----------------|---|
| Vorwurf 1      | Nichteinhaltung der anwendbaren Rechtsvorschriften, einschließlich des EU-Umweltrechts, bei dem Projekt, insbesondere Mängel bei der Beurteilung gemäß der UVP-Richtlinie und anderer damit verbundener Beurteilungen |
| Unterpunkt 1.1 | Probleme beim Zugang der Öffentlichkeit zu Informationen (d. h. zu den Ergebnissen der UVP)   |
| Unterpunkt 1.2 | Nichteinhaltung der Wasserrahmenrichtlinie (z. B. Nichtbeachtung der Auflagen zur Vorbeugung von Verschlechterungen bei einer Beurteilung der relevanten Auswirkungen gemäß der Wasserrahmenrichtlinie)               |
| Unterpunkt 1.3 | Probleme mit der Einhaltung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (z. B. verbleibende erhebliche negative Auswirkungen auf geschützte Lebensräume und Arten sowie unzureichende Ausgleichsmaßnahmen)                     |
| Unterpunkt 1.4 | Nichteinhaltung von Lärmschutzanforderungen (z. B. nicht beurteilte negative Lärmauswirkungen)  |
| Vorwurf 2      | Nichteinhaltung des Pariser Abkommens und der Klimaschutzverpflichtungen der EIB bei dem Projekt  |

- 4.2 Im Rahmen der Compliance-Prüfung werden die Vorwürfe der Beschwerdeführer im Zusammenhang mit möglichen Missständen bei der Tätigkeit der Bank beurteilt. Dies beinhaltet auch die Frage, ob die Bank den anwendbaren Regelungsrahmen und die eigenen Leitlinien, Verfahren und Standards der EIB-Gruppe eingehalten hat (siehe Abschnitt 2).

Beschwerdestelle  
08.07.2021

Complaints Handling & Reporting  
08.07.2021