HEINRICH BOELL FOUNDATION

CEE bankwatch network

EU-Policy Paper Nr.1

Die Europäische Investitionsbank – ausschließlich dem Markt verpflichtet?

Die Problematik der EIB

Ein Arbeitspapier von
CEE Bankwatch Network
in Zusammenarbeit mit der
Heinrich-Böll-Stiftung
(Brüsseler Büro)

©1999

Die Europäische Investitionsbank – ausschließlich dem Markt verpflichtet?

Die Problematik der EIB

Ein Arbeitspapier von
CEE Bankwatch Network[1]
in Zusammenarbeit mit der
Heinrich-Böll-Stiftung, Brüsseler Büro

Herausgegeben von der Heinrich-Böll-Stiftung, Brüsseler Büro

[1] Jozsef Feiler und Magda Stoczkiewicz sind die Ko-Autoren dieses Arbeitspapiers. Sie arbeiten als *policy coordinators* und EU-Koordinatoren für die Organisation *CEE Bankwatch Network*, eine unabhängige Stiftung mit Sitz in der Tschechischen Republik. CEE Bankwatch Network beobachtet die Aktivitäten internationaler Finanzinstitutionen und Exportkreditversicherungen, die Darlehen in die Länder Mittel- und Osteuropas vergeben, und ist in folgenden Ländern tätig: Weissrussland, Bulgarien, Tschechische Republik, Estland, Georgien, Ungarn, Litauen, Polen, Rumänien, Slowakei und Ukraine. Die Autoren danken Jim Barnes (Friends of the Earth International) und Prof. Tamar Gutner für ihre Hilfe bei der Erstellung des Arbeitspapiers sowie Friends of the Earth Europe für die Bereitstellung von Büroräumen für den CEE Bankwatch EU-Koordinator in Brüssel.

Danksagung

CEE Bankwatch Network dankt der Heinrich-Böll-Stiftung für ihre Unterstützung bei der Erstellung dieser Publikation. Die Verantwortung für den Inhalt und etwaige Fehler liegt natürlich ausschließlich bei den AutorInnen.

Die Heinrich-Böll-Stiftung, eine grünnahe Stiftung mit Sitz in Berlin, ist eine unabhängige politische Stiftung zur Förderung der demokratischen Willensbildung, des gesellschaftspolitischen Engagements und der Völkerverständigung. Ihre Arbeit orientiert sich an den politischen Grundwerten Ökologie, Demokratie, Solidarität und Gewaltfreiheit. 1998 eröffnete die Heinrich-Böll-Stiftung ihr Europabüro in Brüssel.

Heinrich-Böll-Stiftung
Brüsseler Büro
28, rue le Titien
B-1000 Brüssel

Direktor: Frieder Wolf-Buchert
Tel.: ++32 2 743 41 00
Fax: ++32 2 743 41 09
Email: brussels@boell.de
http://www.boell.de

CEE Bankwatch Network
Kratka 26, 100 00 Praha 10
Tschechische Republik
http://www.bankwatch.org

Krakauer Büro:
Krowoderska 5/3
31-141 Krakow
Polen
Tel./Fax: ++48 12 429 11 01
Tel.: ++48 12 430 03 20

EU-Policy Paper Nr.1

Die Europäische Investitionsbank – ausschließlich dem Markt verpflichtet?
Die Problematik der EIB
Ein Policy Paper von CEE Bankwatch Network
Herausgegeben von der Heinrich-Böll-Stiftung, Brüsseler Büro

Gedruckt in Prag
©1999 Heinrich-Böll-Stiftung, Brüsseler Büro und CEE Bankwatch Network, Prag
Text darf zitiert werden unter Nennung der Quelle.

Dieses Papier gibt nicht notwendigerweise die Meinung der Heinrich-Böll-Stiftung wieder.

Bestellung der Publikation bei:
Heinrich-Böll-Stiftung, Brüsseler Büro, rue le Titien 28, B-1000 Brüssel, Belgien
oder
CEE Bankwatch Network, Kratka 26, 100 00 Praha 10, Tschechische Republik

Inhaltsverzeichnis

1.Vorwort **5**

2. Zusammenfassung **7**

3. Die EIB als Teil der Europäischen Gemeinschaft **10**

4. EIB versus Weltbank und EBRD **13**

5. Die Struktur der EIB **17**
5.1. Rat der Gouverneure 17
5.2. Verwaltungsrat 17
5.3. Direktorium und Prüfungsausschuss 17
5.4. Direktion Projekte 17
5.5. Kreditvergabeverfahren – Projektzyklus 19
5.6. Aufgaben und Tätigkeiten im Umweltbereich 21
5.7. Globaldarlehen 23

6. Fallstudien von EIB-Projekten **25**
6.1. Autobahn M0 – Ungarn 26
6.2. Verkehrssektor – Tschechische Republik 28
6.3. Umgehungsstraße Poznan – Polen 30
6.4. Der Flughafen von Sofia – Bulgarien 31
6.5. Lihir-Goldmine – Papua Neuguinea 31
6.6. Wasserprojekt im Hochland von Lesotho 31
6.7. Die Brücke über den Öresund 34

7. Empfehlungen **37**

8. Schlussfolgerungen **40**

Literatur **41**

Anhang

1. Vorwort

Die Europäische Investitionsbank (EIB) wurde 1958 durch die Römischen Verträge gegründet und ist das offizielle Finanzierungsinstitut der Europäischen Union für die langfristige Finanzierung von Anlageinvestitionen. Das heißt, sie ist den Europäischen Verträgen und deren Prinzipien der Repräsentation, Partizipation, öffentlichen Rechenschaftspflicht und nachhaltigen Entwicklung verpflichtet. In der Öffentlichkeit scheinen Existenz und Arbeit der Bank jedoch kaum wahrgenommen zu werden, obwohl sie eine öffentliche Einrichtung ist, die jährlich mehr Geld verleiht als z.B. die besser bekannte Weltbank. Dabei steht die EIB den übrigen Entwicklungsbanken in Fragen der Transparenz, Rechenschaftslegung und der Einbeziehung von Umweltaspekten in ihre Arbeit jedoch weit nach.

Die Frage der Rechenschaftslegung gewinnt vor allem an Bedeutung angesichts der Tatsache, dass ein wachsender Anteil von Krediten und Garantien an Projekte in Länder außerhalb der Europäischen Union vergeben wird. Umweltorganisationen aus Mittel- und Osteuropa sowie dem Mittelmeerraum haben als erste begonnen, die Aktivitäten der EIB kritisch zu beobachten und sich für mehr Transparenz und Nachhaltigkeit in der Kreditvergabepolitik einzusetzen. Die Bank, die bisher im verborgenen arbeitete, entpuppt sich dabei zunehmend als eine führende internationale Finanzinstitution, die zwar Lippenbekenntnisse zu Umweltnormen ablegt, diese aber in der Praxis ignoriert. Ihre internen umweltpolitischen Grundsätze und Verfahren sind wesentlich schwächer als die anderer multilateraler Entwicklungsbanken (MEBs). Während andere MEBs – wenn auch in unterschiedlichem Maße - auf die Kampagnen von Nichtregierungsorganisationen und Großaktionären zur Reform dieser Grundsätze und Verfahren eingegangen sind, zeigt sich die EIB unbeeindruckt, ganz im Stile einer Entwicklungsbank der ausgehenden 50er Jahre.

Obwohl die EIB gerne die Auffassung vertritt, sie unterscheide sich grundsätzlich von anderen Institutionen wie der Weltbank, der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (European Bank for Reconstruction and Development – EBRD) und anderen Regionalbanken, unterscheiden sich ihre Kreditgeschäfte im Grunde in nichts von denen der anderen Internationalen Finanzinstitutionen (IFIs). In vielen Fällen kofinanziert die EIB Projekte gemeinsam mit anderen Entwicklungsbanken. Worin die EIB sich allerdings tatsächlich von diesen unterscheidet, ist ihre Geheimniskrämerei, ihre mangelnde Transparenz und die Vernachlässigung von Umweltbelangen.

In den in dieser Publikation veröffentlichten Fallstudien werden einige der jüngsten EIB-finanzierten Projekte vorgestellt. In all diesen Projekten wurde die EIB aktiv, ohne die ökologischen, sozialen und rechtlichen Auswirkungen der jeweiligen Projekte ausreichend zu berücksichtigen. Eine weitere Gemeinsamkeit der Projekte besteht darin, dass die EIB sich weigerte, der betroffenen Bevölkerung vor Ort Informationen zur Verfügung zu stellen. Selbst formelle Anfragen und Beschwerden wurden ignoriert. Darüber hinaus fällt auf, dass die EIB nur über sehr unzureichende Kenntnisse nationaler Normen, Gesetze und Verfahren verfügt. Auch angesichts drohender Gerichtsverfahren versucht die EIB mit auffallender Gleichgültigkeit, ihre Pläne durchzusetzen. Selbst wenn andere internationale Finanzinstitutionen die Unterstützung von Projekten aufgrund ökologischer oder sozialer Bedenken bereits abgelehnt hatten, willigte die EIB in die Finanzierung ein. Alle Fallstudien verdeutlichen die mangelnde Bereitschaft der EIB, auf die Kritik lokaler Nichtregierungsorganisationen oder Gemeindevertreter einzugehen, wenn diese auf Gesetzesverstöße aufmerksam machen und Alternativen vorschlagen.

Mit dieser Studie möchten die Heinrich-Böll-Stiftung und CEE Bankwatch Network die Europäische Investitionsbank, ihre rechtlichen Grundlagen, ihren institutionellen Kontext und ihre Finanzierungspolitik in das öffentliche Bewusstsein rücken. Wir hoffen, auf diese Weise zu einem politischen Dialog über die Reform der EIB beizutragen. Ziel dieser Reform muss die bessere Berücksichtigung von Umwelterfordernissen und die Erfüllung ihrer öffentlichen Rechenschaftspflicht sein, die ihr von der bestehenden Europäischen Gesetzgebung auferlegt ist gemäß Artikel 6 des EG-Vertrages und der Aarhus Konvention über den Zugang zu Informationen, öffentliche Beteiligung an umweltrelevanten Entscheidungen und Zugang zu Rechtsprechung in Umweltfragen.

Die Entscheidungsträger in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in der Union selbst tragen die Verantwortung dafür, dass die EIB ihren Verpflichtungen zu Demokratie, Transparenz, Rechenschaftslegung und nachhaltiger Entwicklung gerecht wird und dadurch erst auf angemessene Weise in die bestehenden Strukturen und Normen der EU integriert ist.

Wir hoffen, dass dieser Bericht den Mitgliedern des Europäischen Parlaments, der Europäischen Kommission, anderer EU-Institutionen und europäischen Nichtregierungsorganisationen bei der Erarbeitung eines neuen „code of conduct" für die EIB, der dem neuen Millennium angemessen ist, hilfreich sein kann. Die Studie schließt mit einer Reihe von konkreten Empfehlungen für eine Reform der EIB, die
zu einer notwendigen und überfälligen Debatte über diese bedeutende Institution beitragen sollen.

Brüssel und Krakau, Dezember 1999

Frieder Wolf-Buchert
Heinrich-Böll-Stiftung
Brüsseler Büro

Tomasz Terlecki
Executive Director
CEE Bankwatch Network

2. Zusammenfassung

Internationale Finanzinstitutionen (IFIs) in der ganzen Welt wurden in den letzten Jahren aufgefordert, neue politische Prinzipien zu beachten und ihre Transparenz zu erhöhen. Wenn auch mit sehr unterschiedlichem Ergebnis, so haben doch viele Institutionen Anstrengungen unternommen, dieser Aufforderung nachzukommen. Mit einer bedeutenden Ausnahme allerdings: der Europäischen Investitionsbank, einer geheimniskrämerischen Bank der Europäischen Union. Im Unterschied zu anderen IFIs zeigt sich die EIB Veränderungen gegenüber äußerst resistent.

Im Mittelpunkt dieses Berichts steht die Kreditvergabepraxis der EIB in Ländern außerhalb der EU, vor allem in Mittel- und Osteuropa, der Region, auf die sich die Arbeit von CEE Bankwatch Network konzentriert. Die Autoren vertreten den Standpunkt, dass die EIB wichtige politischer Grundsätze wie Umweltschutz, Transparenz, Rechenschaftslegung und öffentliche Beteiligung ignoriert und empfehlen eine Reihe notwendiger Veränderungen, um die Leistung der EIB zu verbessern.

1958 als Finanzierungsinstrument der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (der Vorläuferin der Europäischen Union) errichtet, diente die EIB ursprünglich zur Finanzierung von Infrastruktur, die die Volkswirtschaften der Mitgliedsstaaten verbinden sollte sowie zur Bereitstellung von Investitionen in weniger entwickelte Regionen. Seit ihrer Gründung sind die Aufgaben und der Aktionsradius der EIB beträchtlich gewachsen. Mit einem aktuellen Portfolio von Investitionen in mehr als 120 Ländern werden mittlerweile mehr als 16 % aller Kreditgeschäfte außerhalb der Europäischen Union abgewickelt. Die Investitionen fließen nach Südafrika, Asien, Osteuropa, den Nahen Osten und Lateinamerika. Vor kurzem verkündete die EIB, dass sie die führende Position beim Wiederaufbau der durch den Krieg zerstörten Infrastruktur in den Balkan-Ländern einnehmen werde. Damit würde die EIB zu einem der einflussreichsten Akteure in Südosteuropa.

Nicht nur der Aktionsradius, auch das Kreditpotenzial der EIB ist gewachsen. Die Ressourcen der EIB setzen sich zusammen aus dem Kapital, das die EU-Mitgliedstaaten gezeichnet haben, und Mitteln, die die Bank auf den internationalen Kapitalmärkten aufnimmt. Aufgrund der Stärke ihrer Aktionäre sind die Anleihen der EIB von Rating-Agenturen mit „AAA“ in die höchste Kategorie eingestuft worden, was der Bank wiederum erlaubt, billige Darlehen aufzunehmen und bedeutend niedrigere Zinsen und Gebühren anzubieten als andere Finanzinstitutionen.

Wo liegt das Problem?
Großprojekte in den Bereichen Infrastruktur, Energie und Verkehr verursachen zwangsläufig einschneidende und langfristige Eingriffe in Natur und Umwelt der betroffenen Region. Mit der Neufassung der Artikel 2 und 6 des EG-Vertrags, durch die „ein hohes Maß an Umweltschutz und die Verbesserung der Umweltqualität“ zu einer Aufgabe der Gemeinschaft erklärt wurde und die Einbeziehung der Erfordernisse des Umweltschutzes in alle Politikbereiche und Maßnahmen der EU festgeschrieben wird, hat die EU die Bedeutung von „nachhaltiger Entwicklung“ anerkannt und zum Leitbild ihrer Politik erhoben. Auch die EIB muss sich an die EU-Vorschriften halten, sowohl bei Geschäften innerhalb der EU als auch außerhalb (zumindest in den Beitrittsländern). Die Praxis sieht jedoch anders aus.

Obwohl die Führung der EIB die Bestimmungen der Europäischen Union anerkennt, gibt es wenig Anzeichen dafür, dass diese auch eingehalten werden. Die Beispiele in dieser Studie belegen, in welch erschreckendem Ausmaß die EIB sowohl Umweltbelange als auch die öffentliche Meinung bei der Auswahl, Planung und Durchführung von Projekten missachtet.

Die drei wichtigsten multilateralen Entwicklungsbanken in Mittel- und Osteuropa sind: die Weltbank (WB), die Europäische Investitionsbank (EIB) und die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD). Sowohl die Weltbank als auch die EBRD haben strengere Umweltauflagen für Projekte als die EIB. Dies ist u.a. auf den Druck des US-Anteilseigners zurückzuführen, der bei der EIB fehlt. Darüber hinaus scheint sich die Führung der EBRD und der Weltbank den Grundsätzen von Transparenz, Rechenschaftslegung und nachhaltiger Entwicklung weitaus stärker verpflichtet zu fühlen als die EIB. Letztere operiert vorzugsweise im Hintergrund mit geringer öffentlicher Wahrnehmung und wenigen Möglichkeiten für die Öffentlichkeit, Zugang zu Informationen über ihre Geschäfte zu erhalten.

Verantwortung für die Umwelt
Den Geschäften der EIB mangelt es an professioneller Rechenschaftslegung und Kontrolle beim Projektmanagment. Gründe dafür sind: 1) das sog. „rubber stamp"-Genehmigungsverfahren ihrer Organisationshierarchie, d.h. Kredite für Projekte werden ohne genaue Prüfung der Unterlagen, „abgenickt", 2) die vergleichsweise geringe Anzahl an Mitarbeitern und dem Fehlen einer eigenen Umweltabteilung, was der Bank zwar billige Kredite ermöglicht, aber verhindert, dass Umweltbelange genügend Berücksichtigung finden, und 3) die zunehmende Geschäftstätigkeit außerhalb der EU, wo die Bank größtenteils nicht mehr der allgemeinen politischen Weisung der EU unterliegt. Im folgenden möchten wir einige der wichtigsten Probleme aufzeigen:

Fehlende Standards: Obwohl die EU konkrete Umweltnormen für unterschiedliche Projekttypen verlangt, hat die EIB sich bisher geweigert, derartige Normen zu entwickeln. Noch nicht mal für die Bereiche Verkehr und Energie, in denen sie am aktivsten ist, gibt es konkrete Richtlinien. Während die bestehenden EU-Grundsätze noch als Orientierungsrahmen für die Aktivitäten der EIB in den Mitgliedstaaten ausreichen mögen, funktionieren sie außerhalb der EU nicht immer oder sie sind nicht immer angemessen. Außerdem gibt es nicht für alle Bereiche, die die EIB bei ihren Kreditgeschäften außerhalb der EU berücksichtigen sollte, entsprechende EU-Richtlinien. Für eine wachsende Zahl von Geschäften außerhalb der EU-Mitgliedstaaten existieren keine klaren Bestimmungen darüber, ob und auf welche Weise die EIB bestimmte Grundsätze, Anweisungen oder Gesetze anwenden soll. Dabei können nicht nur EU-Normen, sondern auch nationale Normen als Richtlinien dienen. Diese sind jedoch in vielen Fällen unzureichend oder überhaupt nicht vorhanden.

Anzahl der Mitarbeiter und Expertise: Dem Jahresbericht 1998 zufolge hat die EIB rund 1000 MitarbeiterInnen. Das ist nur ein Zehntel des Mitarbeiterstabs der Weltbank, wobei das Kreditvolumen der EIB in Mittel- und Osteuropa nahezu den gleichen Umfang hat wie das der Weltbank. In der EIB arbeitet ein einziger Umweltexperte, der dabei hilft, das Portfolio zu überprüfen, und sicherstellt, dass die entsprechenden Grundsätze eingehalten werden. Die Weltbank dagegen beschäftigt 300 Umweltexperten. Zweifellos trägt die geringe Mitarbeiterzahl zu den niedrigen Betriebskosten der Bank bei. Es stellt sich jedoch die Frage, ob das von der Bank eingesparte Geld die Schäden aufwiegt, die sie durch die schlechte Qualität ihrer Arbeit anrichtet.

Globaldarlehen: Bei der Bereitstellung von Globaldarlehen kooperiert die EIB mit zwischengeschalteten Finanzinstituten wie nationalen oder lokalen Banken, die Kreditlinien von der EIB erhalten. Der Anteil der Globaldarlehen beträgt zur Zeit ca. 20 % an den EIB-Krediten außerhalb der EU. Während Globaldarlehen durchaus ein geeignetes Instrument darstellen können, um Geld gezielt an kleine und mittlere Unternehmen fließen zu lassen und Umweltprojekte – beispielsweise in den Bereichen Energieeffizienz und Energiesparmaßnahmen zu unterstützen, gibt es keinerlei Anzeichen dafür, dass die Globaldarlehen der EIB tatsächlich diesem Zweck dienen. Es gibt auch keine Möglichkeit herauszufinden, ob EIB- bzw. EU-Vorschriften von den zwischengeschalteten Finanzinstitutionen auf nationaler Ebene befolgt werden.

Teilzeit-Führungskräfte: Die Mitglieder des Verwaltungsrats der EIB sind nur „teilzeitbeschäftigt" und verfügen i.d.R. auch nicht über Mitarbeiter, die sich mit der Projektaufsicht befassen. Der Verwaltungsrat ist nicht in Luxemburg angesiedelt, sondern reist ca. 10 mal im Jahr zum Hauptsitz der EIB. Einige seiner Mitglieder sind nicht Regierungsmitglieder, sondern kommen aus dem privaten Sektor. Der Verwaltungsrat verfügt über die ausschließliche Entscheidungsbefugnis über die Gewährung von Darlehen und Bürgschaften sowie die Aufnahme von Anleihen. Mit mehr als 300 Projektberichten, die jährlich geprüft werden müssen, und nur 10 Treffen im Jahr darf bezweifelt werden, dass die Überprüfung mit großer Sorgfalt durchgeführt werden kann. Es ist nicht bekannt, dass der Vorstand jemals ein Darlehen aufgrund des Projektprüfungsberichts verweigert hat.

Worte ohne Taten: Hauptsächlich auf den Anstoß von Nichtregierungsorganisationen hin präsentierte die EIB 1996 neue Umweltbestimmungen, die eine ganze Reihe begrüßenswerter Aussagen und Forderungen enthalten. NROs wie CEE Bankwatch, die die Arbeit der Bank beobachten, sehen jedoch gravierende Lücken bei der Umsetzung und Überwachung der Umweltziele. So delegiert die EIB beispielsweise die Verantwortung für die Einhaltung von Umweltstandards an die Projektträger, die die Gelder erhalten. Außerdem vernachlässigt die gegenwärtige Strategie der Bank die Finanzierung von Projekten, die gezielt dem Umweltschutz dienen und konzentriert sich stattdessen auf die Finanzierung von Technologien, die bereits bestehende Umweltprobleme beseitigen.

Öffentliche Rechenschaftspflicht: Eines der größten Probleme sehen NROs in dem Mangel an Transparenz und öffentlicher Rechenschaftslegung seitens der EIB. Eine flüchtige Betrachtung kann schnell in die Irre führen. So hat die EIB beispielsweise im Jahr 1997 auf großen Druck verschiedener NROs hin offiziell die „*Bestimmungen betreffend den Zugang der Öffentlichkeit zu Unterlagen der Bank*" verabschiedet. Doch bei genauerer Betrachtung wird deutlich, dass die Bestimmungen, obwohl sie den *Zugang* zu Informationen regeln sollen, dermaßen restriktiv sind, dass sie den Zugang zu wichtigen Informationen geradezu verhindern. Auf ihre restriktive Informationspolitik angesprochen, verweist die Bank darauf, dass „vertrauliche Informationen dem internen Gebrauch" vorbehalten sind. Das heißt dass die Bank, obwohl sie eine öffentliche Einrichtung ist, die mit öffentlichen Geldern Entwicklungsprojekte finanziert (häufig gemeinsam mit anderen Institutionen, die sehr viel mehr Transparenz aufweisen), weiterhin größtenteils im Verborgenen operiert, ohne selbst den von den Projekten Betroffenen Zugang zu ermöglichen. Dabei schreibt die UVP-Richtlinie der EU vor, dass der Öffentlichkeit die zur Verfügung stehenden Informationen zugänglich gemacht werden müssen. Darüber hinaus muss ihr die Möglichkeit eingeräumt werden, ihre Meinung zu äußern, bevor das betreffende Projekt gestartet wird. Die EIB jedoch ignoriert diese Vorschrift regelmäßig. Das gleiche gilt für Globaldarlehen, wo Versuche, Einblick in EIB-Dokumente zu erhalten, sich als zwecklos erwiesen haben: Weder die EIB noch die zwischengeschalteten Banken waren bereit, Informationen über Umweltstandards mitzuteilen. In einigen Fällen kannten die lokalen Partnerbanken nicht einmal die Umweltstandards der EIB.

Fallstudien
Sieben Fallstudien veranschaulichen die unsachgemäße Handhabung oder Verteilung von Geldern durch die EIB. In einigen Fällen führte dies zu Umweltschäden in den jeweiligen Ländern. In all diesen Fällen zeigt sich eine durchgängige Missachtung des Rechts der Zivilgesellschaft auf Zugang zu Informationen. Jeder Fall verdeutlicht die mangelnde Bereitschaft der EIB auf spezifische Kritik, z.B. an konkreten Gesetzesverstößen, oder auf Alternativvorschläge einzugehen.

Empfehlungen
Im Laufe der Jahre, in denen CEE Bankwatch die Aktivitäten internationaler Finanzinstitutionen beobachtet hat, gab es viele fruchtbare und lebendige Dialoge mit der Weltbank, der EBRD und der EIB über ihre Strategien und Aktivitäten im Bereich ökologischer Nachhaltigkeit und öffentlicher Rechenschaftspflicht. Und es wird weitere Dialoge geben. Von den großen Drei ist die EIB jedoch definitiv das Schlusslicht: Heimlich zieht sie Projekte von zweifelhaftem Ruf an sich, die zuvor von anderen Banken als umweltschädlich abgelehnt wurden.

Wie frühere NRO-Studien, schließt auch dieser Bericht mit konkreten Empfehlungen an die EIB, wie sie ihr Umweltergebnis und ihre öffentliche Rechenschaftslegung verbessern kann. Wir hoffen, dass die EIB dieses Dokument als Grundlage für eine konstruktive Auseinandersetzung mit Umweltorganisationen und zivilgesellschaftlichen Gruppen über ihre Geschäfte und ihre Geschäftspolitik versteht. Angesichts des bisher gezeigten Unwillens der EIB, auf Kritik zu reagieren, liegt es beim Europäischen Parlament und der Europäischen Kommission, Reformen anzustoßen. Wir hoffen, dass diese Institutionen den Ernst der gegenwärtigen Lage begreifen und notwendige Schritte zu einer Verbesserung der Situation unternehmen werden.

Das Jahr 2000 könnte ein Meilenstein in der Geschichte der Europäische Investitionsbank werden, wenn Sie es endlich schafft, Grundsätze und Geschäftspraktiken einzuführen, die den Erfordernissen von Umwelt und Öffentlichkeit gerecht werden. Wir fordern sie dringend dazu auf.

3. Die EIB als Teil der Europäischen Gemeinschaft

Die Europäische Investitionsbank wurde 1958 durch die Römischen Verträge als Finanzierungsinstitution der Europäischen Gemeinschaften gegründet. Ihr institutioneller Rahmen wird in den Verträgen definiert, die die Europäische Gemeinschaft,[2] andere Gemeinschaftsverträge und die Bankstatuten errichten. Das heißt, die Gründung der EIB war ein integraler Bestandteil der Entstehung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Darin manifestierte sich die Erkenntnis, dass die Erweiterung der sektoralen Zusammenarbeit innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl zu einem umfassenden gemeinsamen Markt zweckgebundene Mittel erforderte. Auf der Konferenz von Messina im Jahr 1955, auf der der Vertrag für die Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vorbereitet wurde, vereinbarten die Teilnehmer die Gründung einer öffentlichen Europäischen Institution, die die Mobilisierung und den Transfer von Kapital aus reicheren in die ärmeren Regionen der Gemeinschaft ermöglichen sowie Kapital von außerhalb in die Gemeinschaft einbringen sollte. Zunächst diente die EIB hauptsächlich der Finanzierung von Infrastruktur zur Verbindung der Volkswirtschaften der Mitgliedsländer. Außerdem wurden große Summen in die weniger entwickelten Regionen der Gemeinschaft investiert.

Die Aufgabe der EIB innerhalb der Europäischen Gemeinschaft besteht in der langfristigen Finanzierung von Investitionsvorhaben[3]. Der Hauptanteil der Kredite fließt in die Europäische Union, aber ein bedeutender und schnell wachsender Anteil wird in Länder außerhalb der EU vergeben, gemäß Artikel 18 der Satzung der EIB:

> *„[...] Die Bank kann auf Vorschlag des Verwaltungsrats durch eine vom Rat der Gouverneure einstimmig erteilte Ausnahmegenehmigung auch Darlehen für Investitionsvorhaben gewähren, die ganz oder teilweise außerhalb der europäischen Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten durchzuführen sind."*

Ihre Aufgaben und das Gebiet ihrer Geschäftstätigkeit wurden in den letzten 41 Jahren erheblich ausgedehnt. Im Jahr 1963 begann die EIB ihre Tätigkeit in den Länder der Jaunde-Konvention (*Associated African States*, Madagaskar und Mauritius, Länder, Territorien und Departments in Übersee). Seitdem ist die Zahl der Nicht-EU-Länder, in denen die EIB aktiv ist, kontinuierlich angestiegen.[4] 1989 hat die Bank begonnen, Kredite in die Länder Mittel- und Osteuropas zu vergeben. Mittlerweile ist sie in 10 Ländern dieser Region tätig. Auf dem Gipfel von Edinburgh 1992 wurde die „*Edinburgh Lending Facility*" geschaffen, ein Fonds, der zusätzliche Mittel für Investitionen in Transeuropäische Netze (TEN) bereitstellt. Seit 1993 ist die EIB autorisiert, Projekte in asiatischen und lateinamerikanischen Ländern, die ein Abkommen mit der Gemeinschaft getroffen haben, zu finanzieren. Darüber hinaus ist sie mittlerweile auch in Südafrika und dem Nahen Osten tätig.

1997 dehnte die EIB ihre Kreditgeschäfte weiter aus, um die Wachstums- und Beschäftigungspolitik der Europäischen Union zu unterstützen. Im gleichen Jahr wurde die sog. Vor-Beitritts-Fazilität, ein Fonds für die Beitrittskandidaten in Mittel- und Osteuropa sowie Zypern geschaffen, wodurch das Finanzierungsmandat der EIB in der Region um 3.5 Mrd. ECU auf 7 Mrd. ECU insgesamt erhöht wurde. Nach den Kriegen auf dem Balkan wurde die EIB zum führenden Akteur beim Wiederaufbau der Infrastruktur in Südosteuropa ernannt.[5] Im Finanzjahr 1998 lag der Anteil der Kredite an EU-Mitgliedstaaten bei 84 % der gesamten Kreditsumme. Die restlichen 16 % flossen in Kreditgeschäfte in Länder außerhalb der Union, und zwar weltweit.

Die finanziellen Ressourcen der EIB setzen sich zusammen aus dem Kapital, das die Mitgliedstaaten zeichnen, und Mitteln, die sie auf den internationalen Kapitalmärkten aufnimmt. Bei ihrer Gründung 1958 belief sich das Kapital der EIB auf 1.000 Mio. ECU, im Jahr 1999, nach 9 Kapitalerhöhungen verfügte die Bank über ein Kapital von 100.000 Mio. ECU[6] Das Volumen der von der EIB

[2] Heute: Europäische Union.

[3] Die EIB hält 40 % der Anteile des 1994 gegründeten Europäischen Investitionsfonds (EIF), dessen Aufgabe darin besteht, langfristige Garantien für die Finanzierung Transeuropäischer Netze (TEN) bereitzustellen und kleine und mittlere Unternehmen zu unterstützen.

[4] Siehe EIB 40 Years Activity, 1998, S.22-24.

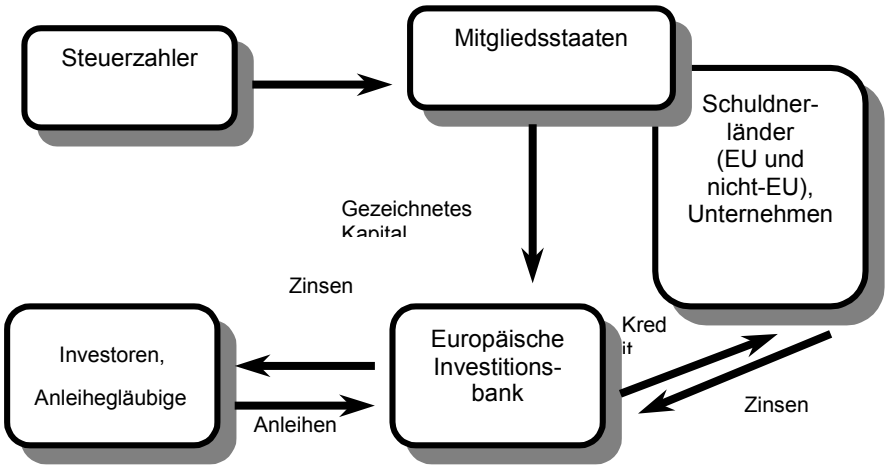
[5] In ihrem ersten Arbeitspapier zu diesem Thema „Basic Infrastructure Investments in South-Eastern Europe", vom 28. September 1999, konzentriert sich die EIB auf Investitionen in die Infrastruktur. NRO und Zivilgesellschaft haben jedoch eine weit umfassendere Vorstellung von den Bedürfnissen des Balkans beim Wiederaufbau und bezweifeln, dass die EIB angemessen vorbereitet ist, um eine führende Rolle in diesem Prozess zu übernehmen.

[6] Siehe EIB 40 Years Activity, S. 2., EIB Jahresbericht 1998, S. 7. Man kann feststellen, dass die Debatten über eine vorgeschlagene Kapitalerhöhung bei anderen Internationalen Finanzinstitutionen jeweils die besten Gelegenheiten darstellten, sich auf Reformen zu einigen, weil an eine Kapitalerhöhung oftmals bestimmte Bedingungen geknüpft sind.

aufgenommenen Mittel stieg von 150 Mio. ECU Mitte der 60er Jahre auf 5 Mrd. im Jahr 1985 und 23 Mrd. im Jahr 1997. Die Stärke ihrer Anteilseigner hat der EIB zur höchsten Einstufung durch internationale Rating-Agenturen verholfen. Durch ihr „AAA"-rating ist die EIB zum führenden nicht-staatlichen internationalen Anleiheemittenten geworden.[7] Da sie Mittel zu niedrigen Kosten beschaffen kann und Verwaltungskosten spart, verlangt die EIB bedeutend niedrigere Zinsen und Gebühren als andere internationale Finanzinstitutionen (IFIs) wie die Weltbank (WB) und die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD).[8]

Eigentümer der EIB sind die Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die gemeinsam ihr Kapital gezeichnet haben. Die EIB beschreibt sich selbst als „autonomes Organ mit unabhängiger Entscheidungsstruktur"[9] und sieht sich als - finanziell und administrativ autonomer - Teil der EU-„Familie".[10] Das Verhältnis der EIB zu anderen Organen der Europäischen Gemeinschaft ist nicht klar festgelegt. Die Satzung der EIB sieht eine administrative Verbindung mit der Europäischen Kommission vor. Artikel 11 legt fest, dass die Kommission ein Mitglied und einen Vertreter für den Verwaltungsrat bestellt.[11] Gemäß Artikel 21 ihrer Satzung muss die Bank vor jeder Kreditvergabe die Meinung der Kommission darüber einholen, ob eine Finanzierung durch die EIB mit den wirtschaftlichen Zielen der Gemeinschaft im Einklang steht. Aber selbst wenn die Kommission ablehnt, kann der Kredit durch ein einstimmiges Votum des Verwaltungsrats genehmigt werden - unter Nichtbeachtung der Kommissionsmeinung. Die Praxis sieht vielfach so aus, dass der Vorstand Kredite einfach nur abnickt. Wie eines der EIB-Dokumente unterstreicht: „... *bleibt die Bank Herr über ihre Finanzierungsentscheidungen, die vom Vorstand auf Basis des jeweiligen Projekts und nach Anhörung der Meinung der Kommission und des betroffenen Mitgliedstaats getroffen wird*."[12]

Wie arbeitet die EIB?



Man muss in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam machen, dass die Generaldirektion Umwelt (DG XI) eigentlich in den Projektprüfungsprozess mit einbezogen werden muss. Es ist jedoch für die interessierte Öffentlichkeit bislang nicht möglich gewesen herauszufinden, wie das Verfahren in der Praxis tatsächlich abläuft. Da es eines der Schlüsselelemente des bereits bestehenden Rechenschaftslegungsmechanismus darstellt, ist es wichtig, dass der Prozess genau verstanden – und streng befolgt wird.

Als eine der wichtigsten EU-Institutionen ist die EIB - zumindest theoretisch - dem Europäischen Parlament verantwortlich. Der EIB-Präsident berichtet Mitgliedern des Europäischen Parlaments (MEPs) von den Aktivitäten der Bank. Die Haushalts- und Haushaltskontrollausschüsse haben beratende Funktion bei der Entscheidung über Gemeinschaftsgarantien für die EIB. In der Praxis allerdings klagen viele EU-Institutionen über Schwierigkeiten im Umgang mit der EIB aufgrund ihrer

[7] Siehe EIB 40 Years Activity, S. 2-4.
[8] Die Verwaltungskosten der EIB sind auch deswegen niedriger als die der anderen IFIs, weil sie über einen sehr kleinen Mitarbeiterstab verfügt, eine sehr restriktive Politik im Bereich Dokumentation und Information der Öffentlichkeit verfolgt und auch keinem öffentlichen Konsultationsverfahren unterliegt wie die anderen IFIs.
[9] Siehe EIB Information, 2/1998, S.7.
[10] *„In der täglichen Praxis versucht die Bank ständig das Gleichgewicht zwischen Eigenständigkeit und dem Eingehen auf äußere Erfordernisse zu waren, was bedeutet, daß ihre Handlungen nicht nur mit den Grundsätzen der Gemeinschaft in Einklang steht, sondern diese positiv unterstützen."* EIB Information 2/1998, S.7.
[11] Der Generaldirektor für Wirtschaft und Finanzen (DGII) wurde zum Verwaltungsratsmitglied und der Generaldirektor für Regionalpolitik und Kohäsion (DGXVI) zum Stellvertreter ernannt. Siehe EIB Information 2/1998, S.9.
[12] Siehe EIB Information 2/1998, S. 10.

geringen Transparenz. Im Bericht des Haushaltsausschusses des Europäischen Parlaments vom 11. November 1999 fordern die Parlamentarier mehr Informationen über die EIB und eine genauere Überprüfung ihrer Geschäfte.

> *„Die Bank und die Kommission sollten durch regelmäßige Konsultationen die Abstimmung von Prioritäten und Aktivitäten in Drittländern (außerhalb der EU), die von dieser Entscheidung betroffen sind, sicherstellen und den Fortschritt bei der Erreichung der Ziele der EIB prüfen."*
>
> *Der Europäischen Investitionsbank sollte jährlich und zu einem geeigneten Zeitpunkt während des Haushaltsverfahrens die Möglichkeit eingeräumt werden, ihre Geschäftsziele und Leistungsindikatoren für das folgende Jahr sowie die Ergebnisse und Effektivität ihrer Kreditgeschäfte des vorhergehenden Jahres mit dem Europäischen Parlament und dem Rat zu diskutieren. "*[13]

Diese formelle Forderung des Ausschusses unterstreicht den Bedarf der offiziellen Gemeinschaftsorgane – von der Öffentlichkeit ganz zu Schweigen - an ausführlicheren Informationen seitens der Bank.

Der Europäische Rechnungshof hat die Befugnis, die Tätigkeit der EIB als Verwalterin von Ressourcen der Europäischen Gemeinschaft zu überprüfen. Die Geschäfte, die die Bank mit ihren eigenen Mitteln durchführt, unterliegen der Revision durch den bankinternen Prüfungsausschuss, der die Konten der EIB gemeinsam mit einem externen Wirtschaftsprüfer - zur Zeit *Ernst & Young* - prüft.[14]

Bei den „Atomkrediten" von Euratom an die MOEL beschränkt sich die Rolle der EIB auf die Durchführung einer Finanzanalyse,[15] die der Europäischen Kommission (DG XVIII) und anderen Organen als Entscheidungsgrundlage dient. Die EIB hat keine Entscheidungsbefugnis über die Gewährung dieser Kredite.[16]

[13] EP Haushaltsausschuss, Bericht zu dem Vorschlag des Rates der Europäischen Investitionsbank eine Gemeinschaftsgarantie gegen Verluste aus Krediten für Projekte ausserhalb der Gemeinschaft (Mittel- und Osteuropa und westlicher Balkan, Mittelmeerländer, Lateinamerika und Asien, und die Republik Südafrika) zu gewähren, 142-C5-0039/1999/0080 (CNS), 11. November 1999.

[14] Siehe EIB Information 2/1998, S.10.

[15] In diesem Zusammenhang ist es interessant, darauf hinzuweisen, daß die EIB eine Studie zur Fertigstellung der umstrittenen Ukrainischen Atomreaktoren Khmelnitsky 2/Rovno 4 (K2R4) durchgeführt hat. Diese Studie wies darauf hin, daß das Projekt vom finanziellen Standpunkt aus unsinnig sei, kam aber zu dem Schluss, dass die EU das Projekt unterstützen sollte. Dies belegt, dass die Bank eine politische Funktion ausübt, die über die Rolle einer herkömmlichen Bank hinausgeht.

[16] Siehe Tamar Gutner, 1999, S.52.

4. EIB versus Weltbank und EBRD

„We are accountable only to the market."[17]

Obwohl die EIB sich nicht als multilaterale Entwicklungsbank versteht und damit auch begründet, dass sie nicht dieselben Verfahren anwendet wie andere IFIs, hat sie doch ein eindeutiges Entwicklungsziel. Dieses wird in Artikel 267 (ex-Art. 130) des EG-Vertrages so bestimmt: *„Aufgabe der Europäischen Investitionsbank ist es, zu einer augewogenen und reibungslosen Entwicklung des Gemeinsamen Marktes im Interesse der Gemeinschaft beizutragen."* Ihre entwicklungsbezogene Tätigkeit wird besonders deutlich bei ihren Kreditgeschäften außerhalb der EU, wo sie sich durch Kofinanzierung in den gleichen Projekten engagiert wie die anderen IFIs. Da die anderen IFIs auch im Privatsektor tätig sind, unterscheidet sich die EIB auch in dieser Hinsicht nicht von ihnen.

Es ist ganz hilfreich, einige kritische Bereiche der EIB mit ähnlichen Bereichen in der Weltbank und der EBRD zu vergleichen. Bezüglich ihrer Organisations- und Führungstruktur unterscheidet sich die EIB von der WB und der EBRD darin, dass die Anteilseigner ausschließlich EU-Staaten sind und deshalb die Schuldnerländer außerhalb der EU nicht in den Entscheidungsgremien sitzen. Dies hatte seinen Sinn, als EIB-Kredite ausschließlich in die EU flossen, aber angesichts der Tatsache, dass die Anzahl der Geschäfte mit nicht-EU-Ländern dramatisch anwächst, wäre es sicherlich an der Zeit, diese Strukturen zu überprüfen.

Es gibt einen großen Unterschied zwischen der Arbeitsweise des Vorstandes in der EIB und der Weltbank. Der Vorstand der Weltbank versucht auf einer täglichen Basis Übersicht über Projekt zu erhalten, sowohl vor der formalen Zustimmung als auch während der Umsetzung. Die Exekutivdirektoren von Weltbank und EBRD sind vollzeitbeschäftigt und haben einen professionellen Mitarbeiterstab, der sie bei der Überprüfung von Kreditunterlagen unterstützt, während die Verwaltungsratsmitglieder der EIB ihre Arbeit neben ihren „normalen" Jobs verrichten und im allgemeinen auch keine Mitarbeiter haben. Die Arbeit im Verwaltungsrat der EIB ist nur ein Teilzeitjob.

Die zwei Gebiete, in denen die EIB Kreditgeschäfte durchführt– nämlich innerhalb und außerhalb der EU – können größtenteils anhand der gesetzlichen Rahmenbestimmungen und der Kreditkonditionen unterschieden werden. Innerhalb der EU muss die EIB sich an einen weitaus strengeren gesetzlichen Rahmen halten als außerhalb der EU (obwohl es nicht klar ist, wie die EIB letztendlich diese Bestimmungen bei ihren Geschäften umsetzt). Auf der anderen Seite gibt es jedoch keine klaren Bestimmungen, die vorschreiben, wie die EIB entsprechende Grundsätze, Verordnungen und Gesetze in ihren Geschäften außerhalb der EU umsetzen soll. Dadurch hat die EIB einen ausgedehnten Handlungsspielraum und große Ermessensfreiheit in ihrer Definition von „Gemeinschaftsgrundsätzen" bei allen Kreditgeschäften außerhalb der EU.

Die Erfahrungen der NROs mit der EIB zeigen, dass sie einen eher minimalistischen Ansatz verfolgt und höchstens versucht, Europäische Umweltbestimmungen bei Infrastrukturprojekten einfließen zu lassen. Es scheint aber kaum Untersuchungen darüber zu geben, inwieweit diese Standards den nationalen Gegebenheiten des Kreditnehmers angemessen sind. Es gibt auch keine klaren Vorschriften für die Überprüfung von Projektumsetzungen aus einer ökologischen oder Nachhaltigkeitsperspektive, um herauszufinden, ob diese Normen – oder andere Normen – auch eingehalten wurden. Da EU-Normen in großem Maße missachtet wurden, könnte angenommen werden, dass stattdessen nationale Standards angewandt wurden. Aber in vielen Fällen sind die nationalen Normen unzureichend oder gar nicht existent.

Die EIB hat kein offizielles politisches Mandat (wie Weltbank und EBRD) und spielt deshalb auch keine direkte Rolle bei der Gestaltung von politischen Reformen auf nationaler Ebene, obwohl sie an einige Kredite durchaus Konditionen knüpft.[18] Die Kreditvergabe der EIB außerhalb der EU ist stark projektorientiert und i.d.R. nicht mit einer politischen Zielsetzung verbunden. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Kreditvergabe der EIB keinen Einfluss hätte auf Politik und Gesetze in den Ländern, in denen sie operiert. Die Konditionen, die an die Gewährung ihrer Kredite geknüpft sind, können

[17] „Wir sind ausschliesslich dem Markt verpflichtet.", Aussage von Henry Marty Gauquie, Öffentlichkeitsabteilung der EIB, während eines Treffens mit NRO im Februar 1998.
[18] Gutner 1999, S. 111.

gravierende Auswirkungen auf ganze Sektoren und Sektorpolitiken in den betroffenen Ländern haben. Da die Öffentlichkeit jedoch keinen Zugang zu den Kreditunterlagen hat, ist es schwierig, zu beurteilen, in welchem Ausmaß die EIB versucht, ihre Kreditvergabe außerhalb der EU an Bedingungen zu knüpfen.

Jede der IFIs hat eine Doppelfunktion. Als Finanzinstitutionen müssen sie auf ihre langfristige finanzielle Integrität und ihre Verantwortung als Treuhänder gegenüber ihren Aktionären achten. Gleichzeitig jedoch hat jede der Institutionen auch eine Reihe von „sozialen" Aufgaben zu erfüllen, z.B. die Förderung von Demokratie und ökologisch nachhaltiger und sozial verantwortlicher Entwicklung. Die Aktionäre bestimmen die Grundregeln und die Gestaltung jeder Institution, vergeben von Zeit zu Zeit neue Aufträge und verändern die Prioritäten. Die Aktionäre müssen in regelmäßigen Abständen ihre Mandate erneuern, aufgrund veränderter Realitäten und Prioritäten, die von außen herangetragen werden. Allerdings müssen sie dabei auch den internen Aufbau und die Mitarbeitermotivation überprüfen und gegebenenfalls ändern.[19]

Die EBRD und die Weltbank haben sich dem Umweltschutz viel stärker verpflichtet als die EIB. Das ist zum Teil auf den Druck des US-Anteilseigners zurückzuführen, der in der EIB fehlt. Aber das kann nicht die einzige Erklärung sein, wenn man bedenkt, dass viele der Anteilseigner der EIB zur so genannten „progressiven" Gruppe in der Weltbank und der EBRD gehören. Vielleicht gibt es auch auf der Führungsebene der verschiedenen Banken einen Unterschied.. Die Führungskräfte von Weltbank, EBRD und anderen regionalen IFIs waren - aus welchen Gründen auch immer - in den letzten 15 Jahren bereit, verbesserter Transparenz, Rechenschaftspflichten gegenüber der Öffentlichkeit und der Förderung nachhaltiger Entwicklung einen größeren Stellenwert einzuräumen.

Die EIB unterscheidet sich auffallend. Sie agiert weiterhin größtenteils im Hintergrund mit einem relativ niedrigen öffentlichen Profil und geringem öffentlichen Wissen über ihre Geschäfte. Sie hat es geschafft, mehr als 40 Jahre ohne größere öffentliche Kontrolle zu arbeiten. Das heißt nicht, dass die Geschäfte der EIB keine Probleme verursachen – im Gegenteil – aber es handelt sich jedesmal um das Problem von anderen. Die EIB weist jede Verantwortung von sich. Im Gegensatz zu Weltbank, EBRD und anderen regionalen IFIs sah sich die EIB niemals öffentlichem Druck ausgesetzt, die Art und Weise, wie sie mit den Umweltauswirkungen ihrer Projekte umgeht, zu ändern und transparenter und verantwortlicher zu werden. Kein einziger Anteilseigner hat jemals größere Anstrengungen unternommen, die EIB in eine neue Richtung zu lenken. Es ist auch wenig über EIB-Projekte bekannt geworden, das eine öffentliche Protestkampagne hätte auslösen können.

Die EIB hat 1984 ein erstes, eher bescheidenes internes Dokument über ihre umweltpolitischen Grundsätze erstellt, das im Grunde die Grundsätze der anderen IFIs wiedergab und in dem sie betonte, wie wichtig es sei, auf die Umweltverträglichkeit von Projekten zu achten und den Umweltschutz in den Gebieten, die in Artikel 130 des Vertrags genannt werden, zu finanzieren. Viele Beobachter und selbst einige Bankmitarbeiter würden das Dokument nicht als „Grundsatzpapier" bezeichnen, da es nichts weiter besagt, als dass die Bank sich verpflichtet, die Umweltrichtlinien der Europäischen Union einzuhalten. Darüber hinaus entwickelt sie keine eigenen Bestimmungen oder legt genauer dar, wie sie die Ziele und Richtlinien der Gemeinschaft in ihre internen Vorschriften überträgt.[20]

Mit 900 Mitarbeitern beschäftigt die EIB zwar ungefähr eben so viele Mitarbeiter wie die EBRD, aber nur ein Zehntel der Mitarbeiterzahl der Weltbank mit ihren rd. 10.000 Angestellten. Während die Weltbank allein rd. 300 Mitarbeiter beschäftigt, die in irgendeiner Form zu Umweltthemen arbeiten, sind es bei der EIB gerade ein oder zwei Mitarbeiter. Die Umweltexperten der Weltbank haben in großem Umfang Untersuchungen zu den Themen Umwelt und nachhaltige Entwicklung betrieben. Die EIB vergibt jährlich mehr Kredite als die Weltbank und wesentlich mehr als die EBRD. Da stellt sich die Frage nach einem angemessenen Verhältnis. Die EIB weist zwar häufig mit Stolz darauf hin, dass sie mit wenigen Mitarbeitern ein grosses Portfolio bewältigt. Aber Qualitätsprüfungen machen nur 10 % der Projektvorbereitung aus. Dies ist besonders bedeutend angesichts der Tatsache, dass ein wachsender Anteil von Krediten in Länder außerhalb der EU vergeben wird. Es wäre interessant zu vergleichen, welcher Anteil davon direkt in Umweltprojekte fließt. Projekte mit primärer Umweltkomponente oder eindeutig ökologischer Zielsetzung beliefen sich von 1990-1996 bei der

[19] Gutner 1999, S. 114.
[20] Gutner 1999, S. 116.

Weltbank auf 1,2 Mrd. US-Dollar, bei der EBRD auf 809 Mio. US-Dollar und auf ca. 406 Mio. US-Dollar bei der EIB.[21]

Die IFIs stehen zwar einerseits im Wettbewerb miteinander, andererseits kooperieren sie aber auch. Deshalb ist es ist wichtig, dass sie sich im Großen und Ganzen an die selben Regeln halten. Wenn die Unterschiede weiterhin bestehen bleiben, bietet die EIB bis zu einem gewissen Grad Finanzierung „*of last resor*t" – oder wie es andere nennen würden, ein „*race to the bottom*".

Für NRO und Bürgerinitiativen stellt der Zugang zu Informationen eine unerlässliche Voraussetzung dar für eine konstruktive Partizipation an Projekten der IFIs bzw. der Beobachtung ihrer Arbeit. Die folgende Aufstellung fasst die gegenwärtige Situation hinsichtlich des Zugangs zu Informationen bei Weltbank, der EBRD und der EIB zusammen.

Veröffentlichungen der Banken:

Zeitpunkt	Weltbank	EBRD	EIB
Vor der Genehmigung eines Projekts	**Umweltdatenblatt:** •1 Seite Rechtfertigung der Umweltkategorisierung	**Projektzusammenfassung:** 30 – 60 Tage vor der Vorstandsprüfung für private und öffentliche Finanzierungen	
	Projektinformationen: **•Die wichtigste Informationsquelle für die Öffentlichkeit über ein individuelles Projekt oder einen Sektorkredit zu einem frühen Zeitpunkt von Projektvorbereitung und –design** •Mind. 2 Seiten Zusammenfassung der Fakten		
	Dokumentation der technischen Daten: •Vor-Machbarkeitsstudie inkl. Kosten-Nutzen-Analyse •Gelände- und Bodenanalyse •Detaillierte Designstudie •Finanzbericht der für die Projektdurchführung zuständigen Institutionen •Beschreibung des institutionellen Rahmens •Technische Studien, die die Umweltverträglichkeitsprüfung stützen •Projektbezogene Armutsstudie		
	Abschlussbericht *(final staff appraisal report)* •Detaillierte Projektbeschreibung •Einzelheiten der juristischen Vereinbarung / des Vertrags zwischen der Bank und dem Nehmerland •Kontroll- und Überprüfungsvereinbarung	**Vorstandsbericht** (bei Projekten des öffentlichen Sektors), redigierte Fassung	

[21] Gutner 1999, S. 196.

	•Finanzierungsplan; wirtschaftliche Rechtfertigung		
	Umweltverträglichkeitsprüfung oder Umweltanalyse	**Umweltverträglichkeitsprüfung:** •Für die Öffentlichkeit zur Kommentierung erhältlich, vor der Schlussprüfung durch die Bank •Umweltverträglichkeitsuntersuchung angehängt an die Projektzusammenfassung	
Nach der Genehmigung durch den Vorstand	**Kreditvereinbarungen**		**Pressemitteilung** über die Unterzeichnung der Kreditvereinbarung
Nach Projektumsetzung	Zusammenfassung des Projektergebnisprüfungsbericht (*project performance audit report***)**		

Insgesamt zeigt sich bei dem Vergleich der Geschäftspolitiken, -strukturen und –tätigkeiten der drei Institutionen, dass die EIB den geringsten Grad an Transparenz und öffentlicher Beteiligung aufweist.

5. Die Struktur der EIB

5.1. Rat der Gouverneure

Der Rat der Gouverneure ist das höchste Entscheidungsgremium der EIB und tritt einmal jährlich zusammen. Jeder Mitgliedstaat der Europäischen Union ist durch einen Minister (i. d. R. den Finanzminister) vertreten. Der Rat der Gouverneure erlässt u.a. die allgemeinen Richtlinien für die Kreditpolitik der Bank, genehmigt den Jahresabschluss und den Jahresbericht und entscheidet über Kapitalerhöhungen. Darüber hinaus beruft er die Mitglieder des Verwaltungsrats, des Direktoriums und des Prüfungsausschusses. Wie in anderen Internationalen Finanzinstitutionen auch, delegiert er einen großen Teil seiner Macht an den Verwaltungsrat.

5.2. Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat hat die ausschließliche Entscheidungsbefugnis für die Gewährung von Darlehen und Bürgschaften sowie die Aufnahme von Anleihen. Die Mitglieder werden zuerst von den Mitgliedstaaten nominiert und dann vom Rat der Gouverneure für einen Zeitraum von 5 Jahren bestellt. Ihre Wiederbestellung ist zulässig. Der Verwaltungsrat besteht aus 25 ordentlichen und 13 stellvertretenden Mitgliedern, davon sind ein ordentliches Mitglied und ein Stellvertreter von der Europäischen Kommission berufen. Die größeren EU-Länder entsenden mehr Vertreter als die kleineren EU-Staaten. Jedes Ratsmitglied hat eine Stimme. Deutschland, Frankreich, Italien und Großbritannien entsenden jeweils drei Vertreter, Spanien zwei und die restlichen Ländern jeweils einen. Einige der Ratsmitglieder sind hochrangige Beamte der Zentralbanken oder Finanz- und Wirtschaftsministerien ihrer Länder, aber es gibt auch Ratsmitglieder, die nicht aus der Regierung kommen, sondern aus anderen Bereichen einschließlich des Privatsektors.[22] Die vergleichsweise hohe Autonomie der EIB wird durch die Tatsache verstärkt, dass der Verwaltungsrat kein ununterbrochen tagendes Gremium ist (wie bei anderen IFIs), sondern nur ca. zehnmal im Jahr in der Zentrale in Luxemburg zusammenkommt. Während dieser relative kurzen Treffen muss der Verwaltungsrat über eine relativ große Anzahl von Krediten entscheiden. Diese enspricht in etwa der Anzahl von Krediten, über die die Direktoren der EBRD, die vollzeitbeschäftigt sind, während eines ganzen Jahres abstimmen. Da drängt sich die Vermutung auf, dass der Verwaltungsrat sich nicht besonders substanziell mit jedem einzelnen Projekt auseinandersetzen kann. Es fehlt schlichtweg an der Zeit und auch an den personellen Kapazitäten. Letztendlich ist seine Zustimmung vorwiegend formeller Natur.

5.3. Direktorium und Prüfungsausschuss

Das Direktorium besteht aus dem Präsidenten der Bank und sieben Vizepräsidenten, die vom Rat der Gouverneure bestellt werden. Ihre Amtszeit beträgt 6 Jahre; ihre Wiederbestellung ist zulässig. Das Direktorium ist das auf Vollzeitbasis tätige Exekutivorgan der Bank und führt die laufenden Geschäfte. Es gibt Entscheidungsempfehlungen an die Gouverneure und stellt sicher, dass Entscheidungen umgesetzt werden. Neben dem Direktorium gibt es einen Prüfungsausschuss, der aus drei Mitgliedern besteht, die vom Gouverneursrat berufen werden. Ihre Amtszeit beträgt 3 Jahre, ist aber verlängerbar. Der Prüfungsausschuss ist direkt dem Rat der Gouverneure verantwortlich, prüft die Geschäfte und Bücher der Bank und verifiziert die Konten.[23]

5.4. Direktion Projekte

Bis 1995 waren drei Hauptdirektionen am Kreditprüfungssprozess der EIB beteiligt: Mitgliedstaaten (Pays Membre – PM), Wirtschafts- und Finanzstudien (Etudes – ET) und Technische Beratung (Corps des Conseillers Techniques – CT). 1995 wurde dieses System stark verändert: Die Direktion für Wirtschafts- und Finanzstudien und die Direktion Technische Beratung wurden zusammengefasst zur Direktion Projekte. Die Hauptaufgabe der neuen Direktion ist die Projektanalyse, einschließlich der technischen, ökologischen und ökonomischen Aspekte.

Die EIB Mitarbeiter verteilen sich jetzt auf sieben Direktionen, von denen zwei den größten Einfluss auf die Kreditvergabe nehmen: die Direktion für Finanzen und die Direktion Projekte. Es gibt eine Direktion für Finanzierungen in der Europäischen Union sowie eine Direktion für Finanzierungen

[22] Siehe Gutner, Kap. 4, S. 6 und 7.
[23] EIB Jahresbericht 1998, S. 58f.

außerhalb der Europäischen Union. Die Direktion Finanzen umreisst den Rahmen der Kreditgeschäfte in dem jeweiligen Land und bestimmt das Kreditlimit für jedes Land bei Geschäften außerhalb der EU. Danach entscheidet die Direktion Projekte, wohin das Geld vergeben wird und zu welchem Zweck. Der im Vergleich zur Mitarbeiterzahl sehr hohe Arbeitsaufwand eines Projekts erfordert, dass die Mitarbeiter in der Lage sind, Vorschläge rasch zu bewerten.[24]

Nach den strukturellen Veränderung 1995 wurden die Mitarbeiter der Direktion Projekte in 5 neue Teams gruppiert:

- **Infrastruktur I:** Verkehr (außer Luftfahrt) und sonstige Infrastruktur
- **Infrastruktur II:** Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Abfallwirtschaft, Land- und Forstwirtschaft, Fischerei
- **Energie:** Elektrische Energie, Erdöl und Erdgas
- **Industrie I**: Bergbau, Bildung, Gesundheit, Schwerindustrie[25],
- **Industrie II:** Luftfahrt, Telekommunikation, Fremdenverkehr, Agroindustrie, zwischengeschaltete Finanzinstitute.[26]

Ein weiterer Schritt war die Schaffung einer Einheit für die „Evaluierung der Operationen", die direkt dem Präsidenten berichtet. Laut Jahresbericht 1996 ist es die Aufgabe der Abteilung „objektiv den Beitrag, den die von der Bank finanzierten Geschäfte zur Erreichung der Ziele der Union leisten", zu bewerten.[27] Es ist nicht ganz klar, wie dieses Organ funktioniert, aber seine Einrichtung stellt einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung dar und ist von NROs seit Jahren gefordert worden. Sein Auftrag wurde auf der Grundlage von internen Erfahrungen und Diskussionen mit anderen multilateralen Kreditinstitutionen formuliert. Das Problem ist, dass es ein „ex-post-facto"-Organ ist, das die Projekte *nach* der Umsetzung evaluiert, wenn es bereits zu spät ist, etwas zu ändern. Bislang scheint die Abteilung noch keinen Einfluss auf das Projektdesign oder die Umsetzung auszuüben.

Der erste Bericht dieser neu eingerichteten Einheit handelte von Kläranlagen, die zwischen 1985 und 1993 finanziert worden waren. 1998 veröffentlichte sie Berichte über drei sektorspezifische Evaluierungsstudien: Sie betrafen Operationen im Bereich Telekommunikation in EU-Mitgliedsstaaten; Industrieprojekte, die von der EIB im Rahmen der Förderung der Regionalentwicklung finanziert wurden, und den Beitrag großer Infrastrukturvorhaben in den Bereichen Straßen und Eisenbahnen zur Regionalentwicklung. Die Studien waren als Grundlage für eine interne Grundsatzdiskussion gedacht. Der Jahresbericht 1998 verkündet stolz: *„Sie kommen unter anderem zu dem Schluss, dass die Projektinvestitionen insbesondere in den Bereichen Infrastruktur und Telekommunikation im allgemeinen gut durchgeführt werden, tragfähig sind und zu befriedigenden Ergebnissen führen."* Gleichzeitig heißt es dort aber auch: *„Aus allen drei Berichten geht hervor, dass die EIB noch nicht über ein geeignetes Instrumentarium zur systematischen Bewertung des Beitrags ihrer Darlehen zur Regionalentwicklung verfügt. Die Studien stellen vielmehr fest, dass nur in der Hälfte der untersuchten Fälle eindeutige Hinweise auf einen positiven Beitrag zur Regionalentwicklung bestanden, während etwa ein Viertel der finanzierten Projekte offensichtlich keinen entscheidenden derartigen Einfluss hatte"*[28] Aus den EIB-Dokumenten geht nicht hervor, ob ähnliche Studien für die Kreditgeschäfte außerhalb der EU durchgeführt wurden, obwohl in den vergangenen 30 Jahren Milliardenbeträge in diese Länder flossen.

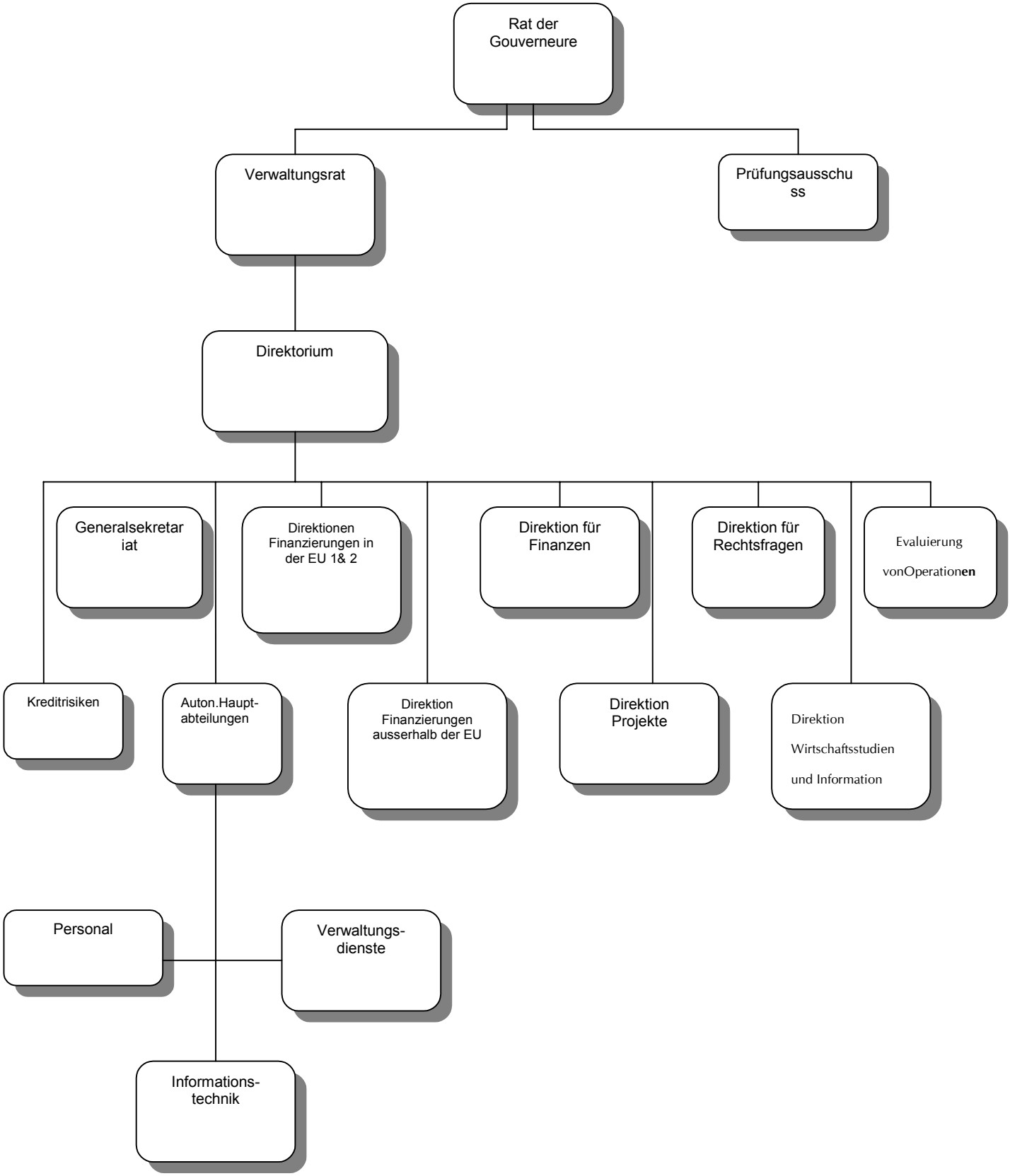
Es muss erwähnt werden, dass die EIB, obwohl sie behauptet, sich an EU-Grundsätzen zu orientieren, sich jahrelang geweigert hat, eigene Sektorrichtlinien auf der Grundlage der EU-Anforderungen zu entwickeln, selbst für die Bereiche, in denen sie am aktivsten ist, also Energie und Verkehr. NROs, die besonders interessiert beobachten, inwieweit EU-Grundsätze in den Bereichen Umweltschutz, nachhaltiger Entwicklung und Zugang zu Informationen eingehalten werden, waren sehr erstaunt als sie erfuhren, dass die EIB in den letzten Jahren nur einen einzigen auf Vollzeitbasis beschäftigten Umweltexperten hatte, der das riesige Portfolio der Bank überprüfte und auf die Einhaltung entsprechender EU-Bestimmungen achtete.[29] Es drängt sich die Frage auf, warum eine Institution, die

[24] Nach Angaben des EIB Jahresberichts wurden 1998 rd. 320 Investitionsvorhaben von der Bank geprüft. Das waren ca. 12 Projekte pro Arbeitstag. Siehe EIB Jahresbericht 1998, S.7. Die Mitarbeiterzahl betrug Ende Dezember desselben Jahres 998. Siehe a.a.O., S. 63.
[25] Seltsam, dass die EIB die Bereiche Bildung und Gesundheit mit den Bereichen Bergbau und Schwerindustrie zusammengelegt hat.
[26] EIB Jahresbericht 1998, S.61.
[27] EIB Jahresbericht 1996, S.67.
[28] EIB Jahresbericht 1998, S.62.
[29] EIB Aufgaben und Tätigkeit im Umweltbereich, S. 9: *„Im Gegensatz zu den meisten anderen internationalen Finanzinstitutionen, verfügt die Bank nicht über einen besonderen Stab von Umweltfachleuten. Statt dessen liegt die gemeinsame Zuständigkeit für Umweltaspekte – wie für alle anderen projektbezogenen Fragen – bei*

jährlich mehr als 1 Mrd. Euro Profit erwirtschaftet, nicht in der Lage ist, mehr Umweltexperten einzustellen, die sicherstellen, dass Umweltaspekte bei der Projektplanung, -einschätzung und im follow-up angemessen berücksichtigt werden.

sämtlichen Mitgliedern des jeweiligen ‚Projektteams'. [...] Innerhalb des Teams leitet normalerweise der Ingenieur oder der Volkswirt die Untersuchung der Umweltfragen." Diese eine Person mit Umweltverantwortung ist „Koordinator mit besonderer Verantwortung für die Umwelt" unter der Direktion Projekte. Siehe Jahresbericht 1998, S. 61.

Organisatorischer Aufbau der EIB



5.5. Kreditvergabeverfahren – Projektzyklus

Projektarbeit wird in der Bank von Mitarbeitern verschiedener Direktionen geleistet: Dazu zählen Finanzanalysten aus der Direktion für Finanzen, Volkswirte und Ingenieure aus der Direktion Projekte und Juristen aus der Direktion für Rechtsfragen. Das Kreditvergabeverfahren beginnt mit der Entscheidung einer der drei Direktionen für Finanzen, eine Prüfung in die Wege zu leiten. Diese Entscheidung wird der Direktion Projekte mitgeteilt sowie - über ein sog. „*fiche d'allocation*" - einem Abteilungsleiter, der einen Projektingenieur und einen Ökonomen bestimmt. Das Projektteam wird normalerweise noch durch einen Juristen aus der Direktion für Rechtsfragen ergänzt. Dieses Team gibt eine Empfehlung in der Form einer sog. vorläufigen Reaktion (*Preliminary Reaction*) an das Direktorium. Dann bereitet das Projektteam, angeführt von der Direktion für Finanzen und unter Beteiligung der Direktion Projekte, eine Besichtigungsreise zum Projektträger vor. 2-5 Tage scheint ein normaler Zeitraum für die Besichtigung vor Ort zu sein. Die Ergebnisse dieser Mission werden dem Direktorium übermittelt, das dann wiederum darüber entscheidet, ob es dem Verwaltungsrat die Genehmigung des Projekts empfehlen wird. Nach Aussage eines Bankmitarbeiters schlägt die EIB Projekte normalerweise nicht selbst vor, sondern reagiert auf den Vorschlag eines Projektträgers, was heißt, dass das Projekt, wenn es der EIB vorgestellt wird, finanzierungsbereit sein muss.[30] Diese Vorgehensweise wurde auch von einigen Regierungsbeamten bestätigt, die aussagen, dass die EIB aus einer Liste mit Projekten auswählt, die von verschiedenen Ministerien vorgeschlagen werden.[31] Die EIB kofinanziert aber auch viele Projekte mit anderen IFIs (einschl. Weltbank und EBRD). In diesen Fällen wird die Projektvorbereitung zum größen Teil in einer dieser Institutionen durchgeführt.

Der Projektzyklus beginnt mit der Projektidentifizierung und –vorbereitung. Die erste formale Stufe im Rahmen des internen Projektplanungs- und –entscheidungsprozesses ist die Vorprüfung. Die Direktion Projekte bestimmt einen Ingenieur und/oder einen Volkswirt für das Projektteam, der seine Meinung dazu abgibt, ob das Projekt für eine Finanzierung durch die Bank in Frage kommt und eine Prüfung verdient. Für die Prüfung wird dem Projektträger in der Regel ein Fragebogen geschickt, gefolgt von einem Besuch vor Ort. Während der Prüfung versucht das Team, die Tragfähigkeit des Projekts zu bewerten, Risiken zu identifizieren und,wenn notwendig, Ausgleichsmaßahmen vorzuschlagen. Wenn die Prüfung abgeschlossen ist, erarbeitet die Direktion Projekte einen Prüfungsbericht. Dieser enthält ein Kapitel über die Umweltfolgenabschätzung und eine Zusammenfassung im Umfang von ca. einer Seite, die sog. Umweltmitteilung (*environmental fiche)*. Die Ergebnisse werden in standardisierter Form dem Direktorium vorgetragen, das wiederum Empfehlungen für den Verwaltungsrat formuliert[32]. Es gibt kein Beispiel dafür, dass der Verwaltungsrat jemals einen Kredit abgelehnt hätte, der vom Direktorium empfohlen worden war. Dabei muss nochmals darauf hingewiesen werden, dass sich bei 300 Projektgenehmigungen jährlich und nur 10 Zusammenkünften des Verwaltungsrats die Mitglieder nicht im Detail mit jedem einzelnen Projekt befassen können, bevor sie es genehmigen.

Ein weiteres wesentliches Merkmal der EIB-Geschäftspraxis sind die sehr strengen Geheimhaltungsregeln. Im Gegensatz zu andern IFIs, macht sie keine der projektbezogenen Dokumente der Öffentlichkeit oder denjenigen, die von der Kreditvergabe direkt betroffen sind, zugänglich. Diese Geheimhaltung wird auch nach der Kreditgenehmigung fortgesetzt.[33] Das bedeutet, es gibt keinen direkten und zeitlich angemessenen Informationsfluss zwischen Bürgern und Bank über Projekte, die sie plant.[34] Es bleibt im Großen und Ganzen dem einzelnen Projektteam überlassen, ob es sich durch Befragung des Projektträgers oder Besuche vor Ort über Bedenken und Beschwerden von Bürgern oder NROs informiert.

Während des Projektzyklus werden die folgenden Dokumente ausschließlich für den internen Gebrauch produziert:

---

[30] Interview mit einem EIB-Mitarbeiter im Brüsseler Büro, Oktober 1999.

[31] Interview mit einem Regierungsbeamten, Verkehrsministerium, Polen, 1998.

[32] Siehe EIB Environmental Guidelines 1997, S. 4-6.

[33] Am 26 März 1997 verkündete die EIB offzielle „*Bestimmungen betreffend den Zugang der Öffentlichkeit zu Unterlagen der Bank"* (97/C243/06). Artikel 6 besagt: „*Unterlagen, die Informationen über Dritte enthalten werden zugänglich gemacht*". Dies verhindert die Veröffentlichung von „*Unterlagen über laufende oder potentielle Finanzierungen oder Mittelaufnahmen, über einzelne Projekte oder Investitionsprogramme oder über die Parteien, die effektiv oder potentiell an solchen Operationen oder Projekten beteiligt sind, also beispielsweise Prüfungsberichte oder Vertragsunterlagen, sowie sonstige Unterlagen, die folgendes enthalten: die Identität oder die finanziellen oder sonstigen Verhältnisse von Darlehensmehmern oder potentiellen Darlehensmehmern [...]* oder die *„technischen, wirtschaftlichen oder finanziellen Merkmale von einzelnen Projekten oder Investitionsprogrammen sowie die Prüfung, Überwachung oder Evaluierung von derartigen Angelegenheiten durch die Bank."* Das heißt, im Grunde wird hier nicht der öffentliche Zugang zu Informationen geregelt, sondern deren Geheimhaltung.

[34] Siehe Barnes, J., The EIB: Little Access for Citizens to Project Information, erschienen in „Participate", April 1998.

- *Fiche d'allocation*
- Vorläufige Reaktion
- Mitteilung an das Direktorium, um die Prüfung zu autorisieren, einschl. vorläufiger Identifizierung von Umweltrisiken und Aspekten, die einer Überprüfung unterzogen werden.
- Umweltmitteilung/Umweltprüfung
- Ökonomische Prüfung
- Antrag an die Kommission und den betreffenden Mitgliedstaat mit Bitte um Kommentierung des Projekts[35]
- Bericht an den Verwaltungsrat (inkl. eines Kapitels über die Umwelt) mit der Bitte, die Unterzeichnung der Kreditvereinbarung zu autorisieren und das Projekt, gemäß den Vereinbarungen, die während der Kreditverhandlungen getroffen wurden, zu finanzieren.
- Projektüberwachungs- (bzw. entwicklungs-) bericht
- Projektabschlussbericht (nach der Durchführung eines Projekts)
- Ex-post-Evaluierung, in dem Umweltaspekte für sich oder als Teil eines breiteren Themas untersucht werden

Keines dieser Dokumente ist *jemals* veröffentlicht worden.[36] Die EIB rechtfertigt diese Geheimhaltung in ihren Umweltrichtlinien wie folgt: „Oftmals enthalten sie vertrauliche Informationen und sind deshalb ausschließlich für den internen Gebrauch der Bank bestimmt."[37] Umgekehrt ist auch der Verwaltungsrat abgeschottet von den Informationen, die seitens der betroffenen Öffentlichkeit oder von zivilgesellschaftlichen Organisationen an die Bank herangetragen werden. Das bedeutet, dass die EIB, obwohl sie eine öffentlich Einrichtung ist, die mit Steuermitteln Entwicklungsprojekte finanziert - häufig gemeinsam mit anderen IFIs, die wesentlich transparenter agieren - weiterhin größtenteils hinter verschlossenen Türen und fast völlig undurchschaubar für die Zivilgesellschaft operiert.

5.6. Aufgaben und Tätigkeiten im Umweltbereich

Die EIB hat 1984 erstmals Umweltrichtlinien verabschiedet. Diese enthielten u.a. die Verpflichtung, das Umweltbewusstsein der Projektträger zu erhöhen und sie davon zu überzeugen, weniger umweltschädliche Projektdesigns zu wählen. Gleichzeitig verpflichtete sich die EIB, zusätzliche Finanzmittel bereitzustellen – in der Höhe von bis zu 10 % der Projektkosten –, wenn umweltfreundliche Technologien zur Verfügung stehen, die ein höheres Umweltschutzniveau garantieren als von den bestehenden Normen gefordert. Im gleichen Jahr erklärte sich der Verwaltungsrat einverstanden, alle zwei Jahre die Leistungen der Bank auf dem Gebiet des Umweltschutzes zu überprüfen.[38] Trotz der frühen Beschäftigung mit der Umweltthematik gingen daraus in den folgenden Jahren nur wenige Umweltrichtlinien hervor. Es gibt keine öffentlichen Informationen darüber, wie die Richtlinien von 1984 umgesetzt wurden und ob die zusätzliche Finanzierung für umweltfreundliche Technologien jemals gewährt wurde.

Nicht zuletzt aufgrund der Untersuchungen und Forderungen von NROs hat die EIB in den vergangenen Jahren einige bescheidene Schritte unternommen, um ihre Leistungen und ihr Ansehen im Umweltbereich zu verbessern. Dies äußerte sich v.a. darin, dass sie begann, Aktivitäten, die als umweltfreundlich betrachtet werden können, herauszustellen. Sie legte ein neues, umfassendes Umweltgrundsatzpapier auf dem Jahrestreffen des Gouverneursrates am 3. Juni 1996 vor. Diese Grundsätze enthalten eine Vielzahl von positiven Feststellungen und Forderungen. So muss die Projektprüfung sicherstellen, dass die Investition im Einklang mit der Gemeinschaftsgesetzgebung oder der nationalen Gesetzgebung steht, je nachdem welche strenger ist. Sie besagt außerdem, dass eines der wichtigsten zu beachtenden Gesetze, die UVP-Richtlinie ist (85/337). Der Prüfungsprozess sollte so gestaltet sein, dass eventuelle Umweltrisiken, geeignete Ausgleichsmaßnahmen und mögliche zukünftige Umweltgesetze aufgezeigt werden.

---

[35] Nach unserem Verständnis ist das die Aufgabe der DG XI (unter anderen Direktionen), aber es muss geklärt werden, wie mit diesem Antrag an die Kommission genau verfahren wird. Nach Gutner beklagen die Beamten der DG XI oft, dass die Informationen der EIB zu UVPs ungenügend sind. S.35.

[36] Siehe Vergleich von projektbezogenen Dokumenten, die von verschiedenen IFIs veröffentlicht werden in Kapitel 3.

[37] EIB Environmental Guidelines, 1997, S.5.

[38] M. Wenning, WWF Internal disussion Paper, Dez. 1992, S. 15. Aus den Jahresbericht über die Aktivitäten der EIB bei der Umsetzung der *Declaration of Environmental Policies and Procedures Relating to Economic Development*, präsentiert auf dem 12. CIDIE Treffen, Washington, DC., 19. April 1991.

NROs haben ein Problem mit den gegenwärtigen Umweltrichtlinien, da sie nicht auf eine Kreditvergabe abzielen, die gezielt Umweltschutzprojekte unterstützt, sondern „end-of-pipe"-Projekte, also technologische Reparaturmaßnahmen zur Beseitigung bereits eingetretener Umweltschädigungen. Wir sehen auch große Lücken bei der Umsetzung und dem Follow-Up bereits bestehender Umweltbestimmungen.

Bislang hat die EIB wenig zur Projektgestaltung beigetragen. Stattdessen hat sie die Verantwortung für die Einhaltung von Umweltstandards weitgehend den Projektträgern überlassen:

> *„Der Projektträger ist verantwortlich für die Einhaltung der für den Umweltschutz geltenden gesetzlichen Vorschriften und Normen, was auch die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und die damit verbundene öffentliche Anhörung sowie die Einhaltung der Emissions- und Qualitätsstandards während der operationellen Phase des Projekts mit einschließt. Für den Erlass der diesbezüglichen Bestimmungen und ihre Durchsetzung sind die entsprechenden Einrichtungen auf Gemeinschafts- und/oder nationaler Ebene zuständig."*[39]

> *„Es gibt Grenzen für die Rolle und die Verantwortung der EIB im Umweltschutzbereich. Der Projektträger ist verantwortlich für die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und Bestimmungen im Bereich der öffentlichen Anhörung. Regulierung und Durchführung obliegen den zuständigen Behörden auf Europäischer und/oder nationaler Ebene."*[40]

Nichts würde die EIB allerdings davon abhalten, aktiv Umweltprojekte zu unterstützen, die dazu beitragen, EU-Grundsätze und -Ziele zu erreichen. Die Bank selbst behauptet von sich, einen substanziellen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten:

> *„Im Zehnjahreszeitraum 1986-1995 wurde mit etwa 25 % der EIB-Finanzierungen im Volumen von rd. 125 Mrd. ECU innerhalb der EU ein direkter Beitrag zum Umweltschutz geleistet. Außerhalb der EU erreichten die Finanzierungen für Umweltschutzprojekte im gleichen Zeitraum rd. 1,5 Mrd. ECU. Sie kamen insbesondere dem Mittelmeerraum und den Mittel- und Osteuropäischen Ländern (MOEL) zugute."*[41]

1998 waren laut Bank 26 % aller Einzeldarlehen Kredite zugunsten umweltpolitischer Zielsetzungen, deren Summe sich auf 4.369 Mio. ECU belief. *„Hinzu kommen noch etwa 1.820 Mio. ECU Globaldarlehen, die im wesentlichen zugunsten von kleinen Projekten in den Bereichen Abwasserentsorgung und Strukturverbesserung städtischer Gebiete vergeben wurden. Damit beliefen sich die gesamten Finanzierungsbeiträge zugunsten der Umwelt auf 6, 2 Mrd ECU."*[42]

> *„Die zwei Hauptkomponenten der Umweltrichtlinien der EIB sind die Finanzierung von Investitonsprojekten, die speziell auf den Schutz und die Verbesserung der Umwelt und Lebensqualität ausgerichtet sind sowie die systematische Untersuchung der Umweltauswirkungen aller Investitionsprojekte, die sich um Finanzierung bewerben."*[43]

> *„Das Hauptziel der Bank im Bereich Umweltschutz besteht in der Förderung von Projekten in einem oder mehreren der folgenden Bereiche: Verbesserung der Trinkwasserversorgung und der Abwasserbeseitigung; Einführung von umweltfreundlichen Verfahren zur Behandlung von festen und teilweise toxischen Abfällen; Reduzierung der Luftverschmutzung, insbesondere durch Kraftwerke und Industriebetriebe; Förderung von umweltverträglichen Industrieprozessen und -produkten; Erhaltung der Umwelt und Verbesserung der Lebensqualität in städtischen Gebieten."*[44]

Es gibt hier allerdings eine Reihe von Problemen: So ist z.B. der Begriff „Umwelt" seitens der EIB äußerst vage definiert. Außerdem hat die EIB seit der Einführung keine externe Überprüfung zugelassen; es gab keine unabhängige Evaluierung dieser selbst ernannten Umweltprojekte. Deshalb ist es schwer zu beurteilen, ob sie den beabsichtigten Zwecken dienten und ihr Ziel erreichten.

[39] EIB Aufgaben und Tätigkeit im Umweltbereich, S. 7.
[40] EIB Information, 3. Quartal, 1996. S.11.
[41] EIB Aufgaben und Tätigkeit im Umweltbereich, S. 5.
[42] EIB Jahresbericht 1998, S. 25.
[43] EIB Information, 2. Quartal, 1996, S.9.
[44] EIB Aufgaben und Tätigkeit im Umweltbereich, S. 5.

Drittens hat die EIB keine Sektorrichtlinien und hat auch keine strategischen Umweltprüfungen in den Ländern ihrer Geschäftstätigkeit durchgeführt. Das heißt, dass sie sich deshalb vielleicht auch nicht immer für die für den jeweiligen Sektor beste Lösung entscheiden konnte. Ausgehend von den ausführlichen Konsultationen von NRO mit der EIB in den letzten 4 Jahren und dem Austausch einer Reihe von Briefen zwischen NRO und hochrangigen EIB-Mitarbeitern, ist es unmöglich, die Behauptungen der Bank über ihre Erfolge beim Umweltschutz zu bewerten und zu verifizieren. Darüber hinaus ist es auch für NRO, Regierungsvertreter oder Mitglieder des Europäischen Parlaments unmöglich, ohne eine offene Informationspolitik seitens der Bank, eine unabhängige Bewertung der positiven Darstellung ihrer Umweltpolitik durchzuführen.

Wie schon vorher angeführt, unterliegt die EIB theoretisch den allgemeinen politischen Grundsätzen der Union. Die EU hat in den letzten Jahren eine Reihe von Schritten unternommen, um die Forderung umzusetzen, „nachhaltige Entwicklung" zum maßgeblichen Orientierungsrahmen aller Aktivitäten der Union und ihrer Mitgliedstaaten zu machen. Zu diesen Schritten gehörte:

- die Verabschiedung des fünften Umweltaktionsprogramms 1993,
- die Ratifizierung des Vertrags über die Europäische Union 1993, in dem die Union ein „*beständiges, nichtinflationäres und umweltverträgliches Wachstum"* zu ihren wichtigsten Aufgaben erklärte,
- das Weißbuch zu Wachstum, Wettbewerb und Beschäftigung des Europäischen Rates im Dezember 1993, mit seinem Abschnitt „Gedanken über ein neues (nachhaltiges) Entwicklungsmodell für die Gemeinschaft",
- die Verabschiedung der Richtlinie zu Umweltverträglichkeitsprüfungen (85/337/EEC)[45] für Pläne und Politiken, in denen die EIB ausdrücklich erwähnt wird, und schließlich
- Artikel 2 und 6 des EG-Vertrags i.d.F. des Vertrags von Amsterdam, die ein hohes Maß an Umweltschutz, die Verbesserung der Umweltqualität und die Einbeziehung der Erfordernisse des Umweltschutzes in andere Gemeinschaftspolitiken und –maßnahmen fordern.[46]

Das heißt, dass es eine solide Grundlage für NROs und Mitglieder des EU-Parlaments gibt, die EIB darauf zu drängen, die Erfordernisse des Umweltschutzes und einer nachhaltigen Entwicklung zu berücksichtigen. Die gegenwärtige EIB-Führung erkennt diese Grundsätze - zumindest rhetorisch - auch an, aber es gibt gegenwärtig einfach keine Möglichkeit nachzuprüfen, ob und in welchem Ausmaß die EIB diese bei der Kreditvergabe auch tatsächlich berücksichtigt.[47]

Was die Durchführung von öffentlichen Anhörungen betrifft, scheinen EU-Standards außerhalb der Union i.d.R. nicht angewandt zu werden. Auf einem Treffen von NROs mit der EIB im September 1996 gaben EIB-Mitarbeiter zu, dass sie von den Projektträgern nur verlangen, die örtlichen Behörden zu konsultieren. Auf die Forderungen der NROs hin versprachen die EIB-Mitarbeiter, sich für offenere und transparentere Konsultationen mit der Öffentlichkeit im Sinne der EU-Standards einzusetzen. Leider gibt es bis heute noch keine Anzeichen oder Beispiele dafür, dass sich irgendetwas verändert hätte, wie die folgenden Fallstudien belegen.

5.7. Globaldarlehen

Neben Einzeldarlehen und Bürgschaften, vergibt die EIB auch zahlreiche sogenannte Globaldarlehen an zwischengeschaltete Finanzinstitutionen, i.d.R. nationale oder örtliche Banken. Gobaldarlehen stellen ein wichtiges Element der EIB-Kreditgeschäfte dar. Sie machen ca. 20 % der Darlehen außerhalb der EU aus und sollen nach Darstellung der Bank eine starke ökologische Komponente haben.[48] In den Dokumenten der EIB wird der Katalog der Kredite für Umweltschutzvorhaben ergänzt durch die Summe der genehmigten Globaldarlehen. Die Organisation CEE Bankwatch Network hat in mehreren Ländern systematisch versucht, Zugang zu EIB-Dokumenten über Globaldarlehen zu

[45] Siehe Bericht der Kommission über die Umsetzung der Direktive 85/337, 2. April 1993.

[46] Artikel 6 des Amsterdamer Vertrags: *„Die Erfordernisse des Umweltschutzes müssen bei der Festlegung und Durchführung der in Artikel 3 genannten Gemeinschaftspolitiken und –massnahmen insbesondere zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung einbezogen werden."* Official Journal C 340, 10.11.1997, S.45.

[47] Siehe z.B. die Zusammenfassung des Environmental Policy Statement, das die Sprache des Artikels 2 des Gründungsvertrags der Gemeinschaft zitiert: „beständiges und umweltverträgliches Wachstum", S. 4.

[48] EIB Aufgaben und Tätigkeit im Umweltbereich, 1996: *„Relativ kleine Investitionen, die im allgemeinen von kleinen und mittleren Unternehmen durchgeführt werden, finanziert die EIB indirekt über sogenannte ‚Globaldarlehen' unter Zwischenschaltung lokaler Finanzierungsinstitute. [...] Kleine Umweltschutzvorhaben, bei denen es sich etwa um potentiell sehr rentable Investitionen in den Bereichen Rohstoffmanagment, Energieeinsparung und Abfallbehandlung handeln kann, werden beispielsweise durch dieses Verfahren finanziert.*", S. 9.

erhalten, aber diese Versuche sind unbefriedigend gewesen, da weder die EIB noch die zwischengeschalteten Banken bereit waren, Informationen herauszugeben.[49]

Während eines Treffens von NROs mit der EIB im September 1996 erklärten EIB-Mitarbeiter, dass die zwischengeschalteten Finanzierungsinstitutionen vertraglich dazu verpflichtet würden, sich an EIB-Vorschriften zu halten. Neue Globaldarlehen verpflichten die zwischengeschalteten Banken ein modifiziertes *environmental fiche* zu benutzen. Das scheint allerdings den Umweltbestimmungen der EIB zu widersprechen, die besagen: „*Die Kreditvergabe durch zwischengeschaltete Finanzierungsinstitutionen – Globaldarlehen in der Terminologie der Bank – wird anders abgewickelt als direkte Geschäfte und wird in dieser Mitteilung nicht behandelt*."[50] Auf jeden Fall weigert sich die EIB weiterhin, irgendwelche Informationen über die Natur der Globaldarlehen zu geben und verschanzt sich hinter der üblichen Erklärung, es handele sich um vertrauliche Informationen. Daher ist es unmöglich zu beurteilen, welche Kriterien angewandt werden, um sicherzustellen, dass Umweltstandards bei der Vergabe von Globaldarlehen eingehalten werden und wie viel die Globaldarlehen tatsächlich zum Umweltportfolio der EIB beitragen. Die Erfahrung der mittel- und osteuropäischen NROs zeigt, dass die zwischengeschalteten Finanzinstitute die Umweltrichtlinien der EIB häufig gar nicht kennen und dass es für die interessierte Öffentlichkeit unmöglich ist, Informationen über die Verwendung der Globaldarlehen zu erhalten. In verschiedenen Ländern wurden die zwischengeschalteten Finanzinstitutionen direkt um Informationen über Kredite für Umweltschutzvorhaben gebeten, aber in jedem der Fälle blieb der Vorhang der Geheimhaltung geschlossen.

Darüber hinaus ist auch unklar, auf welche Weise die EIB selbst die Verwendung der Gobaldarlehen überprüft und sicherstellt, dass ihre eigenen Vorschriften eingehalten werden. Einer der EIB-Mitarbeiter erklärte, dass dies durch die Prüfung von Veränderungen im Portfolio der zwischengeschalteten Finanzinstitute geschieht, aufgrund deren gefolgert wird, welche Sektoren unterstützt wurden. „*Wir prüfen diese kleinen Projekte nicht im Detail, denn das hieße, sich in die Geschäfte der örtlichen Banken einzumischen. [...] Wir handeln erst, wenn bewiesen ist, dass die Bank die EU-Bestimmungen nicht einhält*."[51] Wie solche Beweise jedoch erbracht werden sollen, bleibt angesichts des völlig abgeschotteten Informationssystems ein Geheimnis.

Globaldarlehen könnten ein wertvolles Instrument darstellen, um Geld an sinnvolle ökologische Projekte z.B. im Bereich Energieeinsparung und erneuerbare Energien zu leiten, da sie vor allem kleine und mittlere Unternehmen unterstützen. Im Moment allerdings scheinen sie diesem Ziel nicht zu dienen.

[49] Siehe z.B. die Korrespondenz zwischen den nationalen Bankwatch-Koordinatoren Mardiste (Estland), Feiler (Ungarn), Stoczkiewicz (Polen) und Brazda (Slowakei) bezüglich der Globaldarlehen und Autobahnprojekte, im Anhang.
[50] EIB Environmental Guidelines, 1997, Fußnote 1, S.1.
[51] Interview mit EIB-Mitarbeitern im Brüsseler Büro, Oktober 1999.

6. Fallstudien von EIB-Projekten

„Die EIB versichert, dass jedes Projekt, das sie finanziert, sei es in der Europäischen Union oder anderswo, z.B. in Ungarn, einer gründliche Umweltstudie unterzogen wurde und die notwendigen vorgeschriebenen nationalen Prüfungsverfahren durchlaufen hat."[52]

Die folgenden Fallstudien behandeln einige jüngere von der EIB außerhalb der Europäischen Union finanzierten Projekte sowie ein Projekt aus einem EU-Mitgliedstaat. Es sind Projekte aus Mittel- und Osteuropa, Papua Neu-Guinea, Lesotho und Schweden, die die globale Reichweite der EIB, die mittlerweile in über 120 Ländern tätig ist, illustrieren. Eine Gemeinsamkeit dieser Fälle besteht darin, dass die EIB sich dort engagiert hat, ohne vorher die ökologischen, sozialen und örtlichen Gegebenheiten des Projekts angemessen zu berücksichtigen. Eine weitere Gemeinsamkeit besteht darin, dass die EIB sich weigert, der betroffenen Bevölkerung vor Ort genaue Informationen zur Verfügung zu stellen, trotz formeller Anfragen und Beschwerden. Ein dritter wichtiger Aspekt sind die mangelnden Kenntnisse der EIB über relevante nationale Standards, Gesetze und Verfahrensvorschriften. Ein vierter Kritikpunkt ist die Tatsache, dass die EIB Projekte auch dann unterstützt, wenn andere internationale Finanzinstitutionen dies aus ökologischen Gründen abgelehnt haben. Fünftens demonstrieren all diese Fallstudien die mangelnde Bereitschaft der EIB auf spezifische Kritik von NROs vor Ort oder Gemeinden an Gesetzesverstößen einzugehen oder Alternativvorschläge zu berücksichtigen.

Die Fälle zeigen, dass die EIB dazu neigt, zweierlei Maß an ihre Projekte anzulegen, je nachdem, ob sie innerhalb oder außerhalb der Europäischen Union durchgeführt werden. Die EIB behauptet zwar, dass ihre Projekte im Einklang mit den entsprechenden EU-Vorschriften und den gesetzlichen Bestimmungen der Beitrittsländer stünden; dies trifft aber nicht immer zu. Selbst innerhalb der EU, wie am Fallbeispiel Schwedens deutlich wird, stoßen zivilgesellschaftliche Organisationen, die Bedenken gegenüber einem bestimmten EIB-Kredit anmelden, auf die gleiche Mauer des Schweigens und den gleichen Mangel an öffentlicher Rechenschaftslegung wie außerhalb der EU.

In ihren Briefen an EIB-Mitarbeiter haben NROs wiederholt darum gebeten, ihre Bedenken vortragen zu dürfen und Alternativen mit der Bank zu diskutieren. Sie haben jedoch immer die gleiche stereotype Antwort erhalten: *„Es obliegt der Bank nicht, einzelne Projekte mit Friends of the Earth oder anderen Bürgerinitiativen zu diskutieren."*

In ihren eigenen *„Bestimmungen betreffend den Zugang der Öffentlichkeit zu Unterlagen der Bank*" (97/C/243/06), erkennt die EIB *„das berechtigte Interesse der Bürger der EU-Mitgliedstaaten, sowie der Bürger anderer Staaten, in denen die Bank Finanzierungen durchführt und Mittel aufnimmt"* an und erklärt, dass sie *„einer aktiven Informationspolitik verpflichtet ist*". Die EIB hat darüber hinaus versichert, dass sie sich an EU-Bestimmungen hält, wenn sie Darlehen an Länder außerhalb der EU vergibt, zumindest in den Beitrittsländern. Die EU-Richtlinie zu Umweltverträglichkeitsprüfungen bestimmt:

2. Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass:
- jeder Antrag auf Zustimmung zur Entwicklung und jede gemäß Artikel 5 erfasste Information der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird,
- der betroffenen Öffentlichkeit die Möglichkeit eingeräumt wird, ihre Meinung zu äußern, bevor mit dem Projekt begonnen wird.[53]

Die EIB ignoriert diese Richtlinie jedoch konsequent und weigert sich, mit Bürgerinitiativen in der Tschechischen Republik, Polen, Ungarn und anderen MOEL, in denen die EIB tätig ist, in Kontakt zu treten. Das heißt, dass kaum Möglichkeiten existieren, die EIB-Mitarbeiter über den spezifischen Status der entsprechenden nationalen rechtlichen Verfahren zu informieren. Diese aber sind direkt verbunden mit der Durchführbarkeit eines Kreditvertrags.

NRO kritisieren, dass die EIB sich weigert, Anfragen von Bürgern nach einer Gelegenheit ihre Bedenken zu einem vorgeschlagenen Projekt vorzutragen, überhaupt zur Kenntnis zu nehmen. Nach unserem Verständnis der EU-Bestimmungen muss die EIB als Investitionsinstrument der EU,

[52] Brief von Henry Marty-Gauquie (EIB) an Barbara Mihok vom 2. Dezember 1998, Ref: 10817.
[53] EU UVP-Richtlinie (85/337) Artikel 6.

Verfahrens- und grundlegende EU-Regeln einhalten, wenn sie Kredite in MOEL vergibt. In jedem Bereich sollte die EIB die entsprechenden EU-Grundsätze beachten, wie z.B. die kürzlich verabschiedete EU-Richtlinie zum Verkehr, die die Unterstützung umweltfreundlicher Verkehrsmittel herausstellt mit besonderer Betonung des Schienenverkehrs und des ÖPNV. Gleichzeitig sollte die EIB auch entsprechende nationale Gesetze, Verordnungen und Verfahren kennen und Sorge tragen, dass sie diese nicht unterläuft. Wo nationale Gesetze einen höheren Standard erfordern als die EIB-Vorschriften, muss die EIB unserer Auffassung nach diesen höheren Standards folgen.

Ein anderes Problem, das die Fallbeispiele verdeutlichen, ist der Sonderstatus den der Straßenbau innerhalb des Verkehrssektors einnimmt. Während die EIB keinen Zweifel daran lässt, dass Kredite für die Straßeninfrastruktur mit öffentlichen Gelder zurückgezahlt werden, müssen Kredite für den Schienenbau von der Firma selbst zurückgezahlt werden. Außerdem sind Kredite im Eisenbahnsektor oft an bestimmte Bedingungen geknüpft. Dies verstärkt offensichtlich das bereits bestehende Missverhältnis zwischen Straße und Schiene im Verkehrssektor und ignoriert dabei die ökologischen und sozialen Vorteile von Investitionen in den Schienenverkehr und den ÖPNV.

Dieses Versagen ist zurückzuführen auf die stark technokratische Ausrichtung und dem schwach ausgeprägten Umwelt- und Öffentlichkeitsbewusstsein der Bank, die an einer engstirnigen und veralteten Kreditvergabepolitik festhält. Nach unserer Ansicht sind diese Fehler auch auf die „Hände-weg"-Attitüde des Verwaltungsrats und der Abwesenheit einer effektiven Aufsicht durch das Europäische Parlament zurückzuführen. Waren diese Verfahren und Herangehensweisen im Jahr 1959 als die EIB gegründet wurde vielleicht noch „normal", so sind sie doch 40 Jahre später vollkommen unangemessen.

6.1. Autobahn M0 – Ungarn

1993 gewährte die EIB Ungarn ein Darlehen über 72 Mio. ECU für die Finanzierung eines Straßenbauprojekts mit zwei Komponenten: den Bau eines ca. 35 km langen Abschnitts der Straße E77 nördlich von Budapest (z.T. Bestandteil der Autobahn M0) und die Ausbesserung von ca. 350 km bereits bestehender Straßen.

Die ursprünglichen Pläne, einschl. der UVP, für den nördlichen Abschnitt der M0 wurden von UNITEF Ltd im Juni 1994 erstellt. Die geplante Strecke sollte die Autobahn M3 (aus Ost-Ungarn, Miskolc, kommend) mit der Hauptstraßse Nr. 11 (aus dem Norden kommend, westlich der Donau) verbinden. Nach diesen Plänen würde die M0 durch ein nahezu unbewohntes Gebiet nahe der M3 führen und dann auf die neue Hauptstraße M2 führen, deren Bau im übrigen auch von der EIB finanziert wird. Von dort würde die Straße durch ein 16 m hohes und 270 m langes Viadukt führen, das nur 250–300 m von einem Wohnblock namens Káposztásmegyer II entfernt verläuft. Dieser Wohnblock hat 5.000 Bewohner. Die Anschlussstelle 2 verbindet die neue M0 mit einer wichtigen Fernverkehrsstraße in Richtung Budapest-Innenstadt und soll ca. 150 m von einem Kindergarten und 400 m von dem Wohnblock entfernt verlaufen. Und nur 15 m entfernt von dem Mietshaus zwischen einer Schule und dem Kindergarten wird sich der Verkehr auf einer zweispurigen Straße, die zur Anschlussstelle führt, rückstauen.

Nach Aussage zahlreicher Experten wird der durch das erhöhte Verkehrsaufkommen verursachte Stickoxid- und Partikelausstoß 25-30% über den ungarischen Luft- und Lärmgrenzwerten liegen. Neue medizinische Studien belegen, dass das Einatmen von PM10, das v.a. von Autos emittiert wird, ein ernstes Gesundheitsrisiko für die Bevölkerung darstellt. Pro Kilometer werden täglich 2 Tonnen Schadstoffe ausgestoßen. Auch der Lärmpegel wird voraussichtlich die Grenzwerte überschreiten und tagsüber 70-76 dB und nachts 63-68 dB (bis zum Jahr 2008) erreichen. Die vorgeschriebenen Grenzwerte liegen bei 65 dB am Tag und 55 dB in der Nacht. Dies verstößt nicht nur gegen die ungarische Verfassung, die den Bürgern das Recht auf eine gesunde Umwelt garantiert (Gesetz 20-1949 § 18), sondern auch gegen das Regionale Planungs- und Entwicklungsgesetz 21-1996 (§ 3), das vorschreibt, dass Umweltbelange bei der Entscheidung über Pläne und Projekte in der gleichen Weise berücksichtigt werden müssen wie andere Aspekte auch.

Die in der UVP vorgeschlagene Ausgleichsmaßnahme, Bäume rund um die Baustelle der neuen Straße zu pflanzen und so einen grünen Schutzgürtel anzulegen, wird das Problem aber nicht entschärfen, da die Bäume mind. 10-16 Jahre wachsen müssen, bis sie ihren Zweck erfüllen können. Und selbst das würde nicht ausreichen. Wie für die Stadt Budapest durchgeführte Verkehrsstudien belegen, wird der Bau dieses Abschnitts der M0 durch ein dramatisches Anwachsen des Verkehrs und die damit verbundenen Emissionen die Qualität der Umgebungsluft erheblich verschlechtern. Da der nördliche Bereich der M0 Ringstraße in einem Windkorridor liegt, der die Stadt Budapest mit Frischluft versorgt, wird möglicherweise die Luftqualität einiger Stadtgebiete die vorgeschriebenen Grenzwerte überschreiten und damit die Luftreinhaltungsgesetze verletzen. Das Team, das die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt hat, hat versäumt ein Dispersionsmodell anzuwenden und die Auswirkungen auf die Luftqualität im nördlichen Stadtgebiet von Budapest zu untersuchen. Auf jeden Fall wird deutlich, dass das Projekt die Luftqualität eines großen Teils der Stadt erheblich verschlechtern wird und damit gegen die Entscheidung Nr. 28-1994 des Verfassungsgerichts verstößt, die alle staatlichen Gesetze blockiert, die die Umwelt schädigen.

Diese Probleme wären in öffentlichen Anhörungen zur Sprache gekommen, wenn die betroffenen Bürger und Umweltgruppen über eine öffentliche Anhörung informiert worden wären. Das Ministerium für Verkehr, Kommunikation und Wasserwirtschaft (KHVM) hat am 19. Dezember 1997 mit UTIBER Ltd. einen Vertrag zur Aufnahme der Bauarbeiten unterzeichnet. Die Anwohner von Káposztásmegyer II erfuhren erst im Frühjahr 1998 von den Bauarbeiten, als sie entsetzt feststellen mussten, dass 250 m von ihren Häusern entfernt die Baggerarbeiten begonnen hatten. Die empörten Bürger gründeten eine Initiative namens Káposztásmegyer Umweltschutzgesellschaft (Káposztásmegyer Környezetvédok Köre Egyesület – KKKE). Während der Bezirk behauptet, den Termin der öffentlichen Anhörung, an der 16 Regierungsbeamte teilnahmen, öffentlich bekannt gegeben zu haben, stellt Ihr Eingeständnis, dass niemand erschien, obwohl die Gründung der KKKE die Besorgnis und das Engagement der Anwohner belegt, einen deutlichen Verstoß gegen das Gesetz 53-1995, das eine angemessene Benachrichtigung der Öffentlichkeit erfordert und Regierungsdekret 152-1995, das verlangt, dass Anhörungen in einer wichtigen Tageszeitung bekannt gegeben werden müssen. Dies stellt außerdem einen klaren Verstoß gegen EU-Richtlinien dar und widerspricht somit den Grundsätzen der EIB, die in ihren eigenen „Bestimmungen betreffend den Zugang der Öffentlichkeit zu Unterlagen der Bank“ (97/C/243/06), „*das berechtigte Interesse der Bürger der EU-Mitgliedstaaten sowie der Bürger in anderen Ländern, in denen die Bank Finanzierungen durchführt und Mittel aufnimmt*“, anerkennt.

Es gibt darüber hinaus auch einige Zweifel an der Gesetzmäßigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung. Die UVP wurde nach dem alten UVP-Gesetz durchgeführt und anfänglich zurückgewiesen. Während dem sich im Bau befindlichen Bereich der Straße nicht die Hauptbedenken der alten UVP galten, hätte, als das Projekt in einem anderen Bereich fortgesetzt wurde, eine UVP nach dem sehr viel strengeren UVP-Gesetz von 1996 durchgeführt werden müssen. Die Umgehungsstraße und die Anschlussstelle Nr. 3, die die M0 mit der M2 verbindet, führen durch ein Naturschutzgebiet, in dem das unter Schutz stehende Buschgewächs *Hippophae rhamnoides* vorkommt. Das Gebiet wurde während der Bauarbeiten auch nicht eingezäunt, um es zu schützen, wie in der UVP vorgeschlagen, womit gegen Gesetz 53/1996 verstoßen wurde, dass alle umweltschädlichen Aktivitäten in Naturschutzgebieten einschränkt.

Als Reaktion auf die Forderungen von Bürgerorganisationen und einer Eingabe des Europäischen Umweltbüros erklärte sich zum ersten Mal der Europäische Ombudsmann bereit, das Verhalten der EIB in diesem Falle zu untersuchen. Der Ombudsmann bat die EIB um genaue Dokumentation des Projekts, die vom EIB-Präsidenten auch zur Verfügung gestellt wurde. Danach wurde die EIB gebeten, zusätzliches Material herauszugeben, was sie jedoch verweigert hat, mit der Begründung, dass nach Artikel 237 (c) EGV die Entscheidungen des Verwaltungsrats der Bank nicht der juristischen Überprüfung unterliegen. Der Ombudsmann hat dennoch darauf insistiert, dass die EIB

genauer erläutern möge, wie sie die gegenwärtige und zukünftig zu erwartende Umweltgesetzgebung sowie die vom Projektträger des Autobahnprojekts durchgeführte UVP geprüft hat. Der Ombudsmann bat die EIB außerdem, ihm Dokumente der projektdurchführenden Institution (das Ministerium für Verkehr, Kommunikation und Wasserwirtschaft) und andere Dokumente zur Verfügung zu stellen. Die EIB weigerte sich jedoch, folgender Bitte des Ombudsmannes nachzukommen:

> *„Ich bitte Sie höflichst, Ihre Weigerung noch einmal zu überdenken, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Tätigkeit des Europäischen Ombudsmannes nicht durch Artikel 237 des Gemeinschaftsvertrags geregelt wird, sondern durch Artikel 195. Gemäß Artikel 195 EGV führt der Ombudsmann entweder von sich aus oder aufgrund von Beschwerden, die ihm zugehen, Untersuchungen von Missständen bei der Tätigkeit der Organe oder Institutionen der Gemeinschaft durch, mit Ausnahme des Gerichtshof und des Gerichts erster Instanz in Ausübung ihrer Rechtsprechungsbefugnisse. Artikel 195 EGV gewährt keine Ausnahme abgesehen von den Gerichtshöfen der Gemeinschaft in Ausübung ihrer Rechtsprechungsbefugnisse. Insbesondere sieht er keine Ausnahmeregelung für die EIB vor."*[54]

Zur gleichen Zeit haben ungarische Bürgerinitiativen versucht, an einem Budapester Gericht eine einstweilige Verfügung gegen den Weiterbau des Autobahnabschnitts zu erwirken. Mit Erfolg: Das Gericht verfügte am 21. Juni 1999, dass die entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen nicht eingehalten worden seien und dass deshalb der Bau bis zur endgültigen Entscheidung einzustellen sei.[55]

6.2. Verkehrssektor – Tschechische Republik

Die von 1992 bis Ende 1997 amtierende Regierung der Tschechischen Republik verfolgte eine kostspielige und umweltschädliche Verkehrspolitik, die sich vor allem in massiven Investitionen in den Bau von Tausenden von Kilometern neuer Autobahnen und vierspuriger Schnellstraßen manifestierte. Die Instandhaltung des bestehenden Straßennetzes wurde dagegen nur unzureichend finanziert, und die Haltung gegenüber dem Schienensektor war geradezu destruktiv. Obwohl die Pläne für den Autobahnbau jährlich aktualisiert wurden, ließ die Regierung die Öffentlichkeit niemals effektiv an dem Entscheidungsprozess teilnehmen. Es gab auch keine Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung in den fünf Jahren des Infrastrukturentwicklungsplans, weder insgesamt noch auf der Basis eines Korridors. Das Argument für die Nichtumsetzung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfungen, das 1992 vom Parlament verabschiedet worden war, lautete, dass das ursprünglich Programm zum Autobahnbau bereits 1963 vom Parlament genehmigt worden war. Auch auf kommunaler und Bezirksebene war die Haltung gegenüber der Beteiligung der Öffentlichkeit negativ. Mit einer Art „Salamitaktik" wurden kurze Abschnitte gebaut, so dass es unmöglich war eine effektive Korridoranalyse durchzuführen.

Vor diesem Hintergrund sollte die EIB Darlehen für den Bau von Teilabschnitten der Hauptverkehrswege (sowohl Schienen als auch Autobahnen) gewähren. Während niemand bezweifelt, dass Investitionen ins Schienennetz die Voraussetzung für die Verlagerung von Durchgangsverkehr von der Straße auf die Schienen ist (was eine Priorität der EU-Verkehrspolitik ist), ist der Nutzen von Krediten für den Autobahnbau in der Tschechischen Republik zweifelhaft.

1997 bat die damalige tschechische Regierung die EIB um Kredite im Umfang von ca. 420 Mio. ECU für folgende Autobahnen:

D5 (Prag – Pilsen - deutsche Grenze Richtung Nürnberg)
D8 (Prag – Usti nad Labem – deutsche Grenze Richtung Dresden)
D11 (Prag – Hradec Kralove – polnische Grenze)
R1 (Umgehungsstraße Prag)
R35 (Hradec Kralove – Olomouc)

Die Tatsache, dass zwischen Projektvorbereitung und Bauphase weder eine öffentliche Beteiligung noch eine angemessen UVP zur Bewertung der vorgeschlagenen Autobahnen erfolgte, stellt nicht nur

[54] Brief des Ombudsmannes an Sir Brian Unwin, Präsident der Europäischen Investitionsbank.
[55] Siehe die Gerichtsentscheidung im Anhang.

eine Verletzung demokratischer Grundprinzipien dar, sondern bedeutet auch, dass weniger umweltschädliche und kostengünstigere Alternativen gar nicht erst in Erwägung gezogen wurden. Die Autobahnabschnitte, die von der EIB finanziert werden (D5, D8, D11, R1, R35) sind – mit einer einzigen Ausnahme – die in der Öffentlichkeit umstrittensten Projekte überhaupt. Wenn die EIB auf der Einhaltung der EU-Standards zu UVPs und öffentlicher Beteiligung bestanden hätte, wäre die Situation heute eine andere. Tschechische NROs haben den Eindruck, dass die EIB bewusst als Instrument diente, diese Autobahnabschnitte so schnell wie möglich zu bauen und dass sie dabei in geheimer Absprache mit der damaligen Regierung handelte, ohne Rücksicht auf ökologische oder soziale Belange und gesetzliche Vorschriften.

Zum Glück distanziere sich die Nachfolgerregierung, die im Januar 1998 an die Macht gelangte, von dieser Politik. Sie entschied, dass eine völlig neue Verkehrspolitik nötig sei und dass eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung für das „Verkehrsnetzentwicklungskonzept“ (*Transport Network Development Conception - TNDC 2010*) bis zum Jahr 2010 durchgeführt werden müsse. Dieser Prozess begann im Frühjahr 1998 unter Beteiligung von Vertretern der Öffentlichkeit. Da der ursprüngliche Vorschlag des Verkehrsministeriums nicht mit den UVP-Gesetzen in Einklang stand (es wurde nur ein einziger Vorschlag für die zukünftige Entwicklung eingereicht), wurde auf der Grundlage von Initiativen der Zivilgesellschaft eine Alternative entwickelt und als zweite Option eingereicht. Im Moment wird gerade die Dokumentation der Strategischen UVP veröffentlicht und nachdem das Umweltministerium seine Position erläutert hat, wird die Regierung entscheiden.

Während dieses Prozesses hat das SUVP-Expertenteam die Kritik an den geplanten Autobahnstrecken, die in der Option der Verkehrsministeriums vorkamen, bestätigt. Darunter waren auch solche, die von der EIB finanziert werden. Das heißt, die Dokumentation der SUVP stellt fest, dass einige der Vorschläge des Ministeriums nicht die beste Option darstellen. Gleichzeitig unterstützt das Expertenteam die Alternativvorschläge der Bürgerinitiativen.

Details der von der EIB finanzierten Straßen in der Tschechischen Republik:

D5 (Prag – Pilsen – Deutsche Grenze Richtung Nürnberg): Für die Autobahn D5 wurden bereits rund 190 Mio. ECU ausgegeben. Sie ist mit Ausnahme der Umgehungsstraße der Stadt Pilsen bereits fertiggestellt. Die restlichen 230 Mio. ECU werden überwiesen, wenn die Land- und Baugenehmigungen erteilt worden sind.

Teilstück der Autobahn D8 (Prag – Dresden): Dies ist die einzige tschechische Autobahn, die Teil des TEN-Programms der EU ist. Die EIB soll den Bau des Abschnitts 0805 (Lovosice – Rehlovice) finanzieren. Der insgesamt 15 km lange Abschnitt wird durch das Landschaftsschutzgebiet Ceske Stredohori führen. Dies bedarf einer Ausnahmeregelung vom Naturschutzgesetz 114/1992 Coll., das jegliche Baumaßnahmen in solchen Gebieten verbietet. Das Verbindungsstück wird eine Barriere bilden, die das Gebiet zerschneidet und auf diese Weise seinen Wert mindert. Der Alternativvorschlag dagegen würde den natürlichen Wert dieser Berge – eine Perle in der ansonsten schwer geschädigten Region Nordböhmen - bewahren. Diese Möglichkeit wird zur Zeit im Rahmen der strategischen UVP des TNDC 2010 untersucht, und die Strecke, einschl. des 0805 Abschnitts, der 1963 grob skizziert worden war, wird ernsthaft in Zweifel gezogen. Das SUVP Expertenteam hat die Option der Umweltinitiativen deutlich unterstützt, die vorsieht, die Autobahn in Lovosice enden zu lassen – so wie bisher. Diese Lösung würde eine Möglichkeit für die TEN-Eisenbahnstrecke Berlin – Prag – Wien eröffnen, die nach ihrem Ausbau wesentlich mehr Fracht und Passagiere transportieren könnte. Die Bedeutung der Eisenbahn für den Frachttransport zeigt sich bereits in dem kombinierten Transportsystem RO-LA zwischen Dresden und Lovosice. Jährlich werden dort fast 20.000 LKW auf Zügen zwischen diesen beiden Orten transportiert, was nicht nur der Umwelt zugute kommt, sondern auch Zeit spart, da auf diese Weise das Nadelöhr der notorisch verstopften Grenzübergänge umgangen wird. Wenn die Autobahn D8 mit Hilfe der EIB nach den vorliegenden Plänen gebaut wird, wird sie unweigerlich den größten Teil des Güterverkehrs anziehen und die Bedeutung der Eisenbahn und des kombinierten Transports wird schwinden. Wenn die bisherigen Straßenkapazitäten tatsächlich unzureichend sind, gäbe es auch eine andere Lösung, um die Tschechische Republik mit Ostdeutschland zu verbinden und dabei das Landschaftsschutzgebiet Ceske Stredohori und den Naturpark Vychodni Krusne zu verschonen.

Teilstrecke der Autobahn D11 (Prag – Hradec Kralove): Der Abschnitt Libice nad Cidlinou – Hradec Kralove (Abschnitte 1104 + 1105) verursacht ähnliche Probleme. Er wird nicht nur eine Reihe

von Naturschutzgebieten schädigen, sondern ausgerechnet das wertvollste von ihnen durchschneiden: Libicky Luh, ein Naturschutzgebiet, das dem höchsten Schutzgrad unterliegt. Vor einigen Jahren zog die UVP für diesen Abschnitt der D11 keine Alternativen in Erwägung (auch nicht die „Null-Option"). Die Möglichkeit, den Anforderungen des Verkehrsaufkommens gerecht zu werden ohne das Naturschutzgebiet Libicky Luh zu zerschneiden, werden erst jetzt in der strategischen UVP für das TNDC 2010 in Erwägung gezogen. Auch hier beachteten die SUVP-Experten den Vorschlag der Bürgerinitiative, eine parallele Eisenbahnstrecke zu nutzen und im Falle, dass die Kapazitäten nicht ausreichen, die bisher genutzte Straße auszubauen. Dieser Vorschlag wird mittlerweile auch vom Verkehrsministerium unterstützt.

Prager Ring (R1): Die EIB soll ein 2 km langes Viadukt finanzieren, das Bestandteil des Prager Rings ist. Die EIB erklärt, dass „diese Investition dadurch gerechtfertigt ist, dass dadurch die Verkehrsstaus in der direkten Umgebung entzerrt werden, ungeachtet der Entscheidungen, die die Tschechischen Behörden noch zu der Ringstraße insgesamt treffen werden." Dieses Argument ist jedoch völlig falsch, denn da es keine Entscheidung über die endgültige Gestaltung des Prager Rings gibt, kann der Bau eines Viadukts auch keine Verbesserung darstellen. Im Gegenteil, der Bau eines Viadukts könnte das Kapazitätsproblem noch komplizierter machen und dazu führen, dass der Rest des Plans dann an den Verkehrsfluss im Viadukt angepasst werden muss.

In gewisser Weise unterscheidet sich dieser Fall von den vorherigen, denn er liegt im Ermessen der Stadt Prag. Das Hauptproblem jedoch bleibt: die fehlende öffentliche Beteiligung in der Vorbereitungsphase. Das ist auf die Entscheidung der städtischen Vertreter zurückzuführen, die Kategorien im Flächennutzungsplan der Agglomeration Prag bis 2010 willkürlich zu ändern, um seine Prüfung in einer gesetzlich vorgeschriebenen UVP zu vermeiden. Das heißt, dass den 1,2 Mio. Einwohnern der Agglomeration Prag die gesetzliche Möglichkeit, an der Erarbeitung des wichtigsten Konzepts für die Stadtentwicklung teilzunehmen, verweigert wurde. Die Stadt ignoriert die öffentlichen Kommentare und Alternativvorschläge, die zuerst für das Konzept des Flächennutzungsplans vor 2 Jahren und später für den offiziellen Vorschlag zur Flächennutzung entwickelt wurden, weiterhin. Da das Umweltministerium sich jedoch geweigert hat, den aktuellen Vorschlag der Stadt zu genehmigen, bleibt noch Zeit für eine fruchtbare Diskussion mit den neuen, im November 1998 gewählten Vertretern der Stadt über die tatsächlichen Bedürfnisse und Alternativen Prags. Dieses Beispiel macht deutlich, dass die Situation in diesem Fall sehr komplex ist und weiterer Prüfung bedarf. Deshalb wäre die Bereitstellung des EIB-Kredits für ein spezifisches Viadukt voreilig und würde die zukünftige Entwicklung von Alternativen beeinflussen.

6.3. Umgehungsstraße Poznan – Polen

Die Umgehungsstraße in Poznan wird von der EIB mit 130 Mio ECU finanziert (genehmigt im Juli 1998), ergänzt durch 5 Mio. ECU aus dem PHARE-Programm. [56] Die 13,3 km lange Umgehungsstraße ist Teil der geplannten Autobahn A2 (Verlängerung des Transeuropäischen Netzes nach Polen in dem Korridor Berlin – Warschau – Moskau). Die Autobahn wird von einer privaten Firma gebaut und betrieben: Autostrada Wielkopolska. Die mit Steuergeldern erbaute Umgehungsstraße trägt zur wirtschaftlichen Rechtfertigung anderer Teile der Autobahn bei.

Polnische Umweltorganisationen lehnen das gesamte Autobahnbauprogramm Polens ab, da es auf Kosten der Instandhaltung bereits bestehender Straßen, des Schienenverkehrs und der Aufwertung des öffentlichen Personenverkehrs durchgeführt wird. Es wurden keine Sektorstudien durchgeführt, weder über die Auswirkungen des Autobahnprogramms auf die Umwelt oder die Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel. Die polnischen NROs argumentieren, dass keine Steuergelder für das Programm ausgegeben werden sollten bevor derartige Studien durchgeführt wurden. Darüber hinaus kritisieren sie, dass öffentliche Gelder an private Unternehmen fließen sollen.

Umgehungsstraßen sind oft wichtig für Städte. Im Fall Poznans jedoch ist das Problem, dass die Umgehungsstraße teilweise durch die Stadt und durch ein Trinkwasserreservoir führt, das große Teile der Stadt mit Wasser versorgt. Die geplante Route wurde in den 40er Jahren von den Deutschen aus strategischen Gründen entworfen. Der heutige Plan ist gegenüber dem Plan von vor 50 Jahren nur leicht verändert. Das gefährdete Gebiet ist nicht nur als Trinkwasserreservoir wertvoll (durch die Umgehungsstraße wird Poznan 40 % seiner Trinkwasserquellen verlieren), sondern auch als

[56] EIB Pressemitteilung, 27. Juli 1998.

Erholungsgebiet für viele Einwohner. Das geplante Straßenbauprojekt wird dazu führen, dass die Verschmutzung deutlich die erlaubten Grenzwerte übersteigen wird und das Gebiet nicht mehr zur Erholung genutzt werden kann.

Seit 1995 haben sich viele polnischen Nichtregierungsorganisationen und lokale Bürgerinitiativen in einer Kampagne gegen die Streckenführung der Umgehungsstraße engagiert. Auch hier gab es keine öffentliche Beteiligung, und das Dokument über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist aus mehreren Gründen mangelhaft, nicht zuletzt, weil auch hier wiederum keine Alternativen untersucht wurden. Lokale Initiativen haben Klage eingereicht gegen die Umgehungstraße, genau wie die Stadt Poznan. Beide Fälle wurden jedoch verloren, weil das Gericht entschied, dass das Gesetz über gebührenpflichtige Autobahnen die meisten anderen Gesetze außer Kraft setzt. Einer der Richter kommentierte die Entscheidung wie folgt: „Eigentlich haben Sie Recht mit Ihrer Klage, aber Polen - auf dem Weg in die Europäische Union – braucht Autobahnen." Trotz der Proteste gegen die Umgehungsstraße und trotz ihrer schädlichen Auswirkungen auf die öffentliche Trinkwasserversorgung, die Umwelt und die Gesundheit der Menschen genehmigte die EIB den Kredit über 130 Mio. ECU.

Dies ist ein weiterer Grund dafür, warum die Anwendung von EU-Normen, sowohl formell, also das Verfahren der UVPs betreffend, als auch qualitativ, z.B. hinsichtlich der Luftqualität oder der Wasserversorgung, eine wesentliches Merkmal der Kreditgeschäfte der EIB außerhalb der EU sein sollte.[57]

6.4. Der Flughafen von Sofia – Bulgarien

Die Europäische Investitionsbank genehmigte im September 1997 60 Mio. ECU für die Modernisierung und den Ausbau des Internationalen Flughafens von Sofia. Der Kredit galt ausdrücklich der Finanzierung eines neue Passagierterminals, um den wachsenden Verkehr auf dem Flughafen bewältigen zu können. Er wird auch für die Verlängerung der Hauptstartbahn genutzt werden, um den Lärmpegel, bei der Umlenkung von Flügen über der Hauptstadt zu reduzieren. Eine verlängerte Startbahn würde außerdem größeren Flugzeugen ermöglichen, die Startbahn zu nutzen.[58]

Der Vertrag wurde unterzeichnet bevor ein konkretes Projekt entwickelt worden war, und deshalb gab es auch keine Umweltverträglichkeitsprüfung. Es gab nur einen allgemeinen Rahmenplan für den Wiederaufbau des Flughafens Sofia, der von der Britischen Firma „Sir Halkrow and Partners" erarbeitet worden war. Das heißt, die EIB genehmigte das Darlehen zu einem Zeitpunkt als es noch gar kein konkretes Projekt gab. In dem Rahmenplan werden verschiedene Vorschläge für die Verlängerung der Startbahn gemacht. Die voreilige Kreditentgenehmigung der EIB bedeutet, dass weder das Projekt noch mögliche Alternativen ausreichend geprüft wurden. Eine UVP sollte für ein bestimmtes Projekt durchgeführt werden und nicht für einen allgemeinen Rahmenplan.

Der Flughafen liegt in unmittelbarer Nähe der Stadt Sofia. Die Geräusch – und Emissionslevel liegen bereits über den gesetzlichen Vorschriften. Es gab zahlreiche Proteste und Petitionen seitens der Bevölkerung gegen einen weiteren Ausbau des Flughafens. Auf der öffentlichen Versammlung zur UVP wurden Argumente gegen den bestehenden Plan vorgebracht und alternative Standorte für den Flughafen vorgeschlagen. Keiner dieser Vorschlage wurde von der EIB berücksichtigt.

6.5. Lihir-Goldmine – Papua-Neuguinea

Im Juli 1996 gab die EIB die Vergabe eines Kredites über 64 Mio. ECU an die Lihir-Goldmine in Papua-Neuguinea bekannt. Während der 30jährigen Betriebslaufzeit werden 104 Mio. t Gold gefördert und 341 Mio. t Abraum produziert. Der Abraum würde in den nahegelegenen Hafen Lousiana an der Ostküste der Insel Lihir gekippt. Die Bergbaugesellschaft Rio Tinto wäscht das Gold mit Zyanidlauge (*open pit cyanide leaching process*) aus, ein Verfahren, das in höchstem Maße umweltschädlich ist. Während der Betriebslaufzeit der Mine werden 89 Mio. t toxischer Abfälle produziert werden. Diese Abfälle werden zwar bearbeitet, aber das dafür verwendete giftige Wasser wird in einem tiefen Unterwasserausfluss entsorgt. Dieses Wasser wird Kupfer, Arsen, Kadmium, Blei, Chrom und Quecksilber enthalten. Die amerikanische Versicherung American Oversees Private

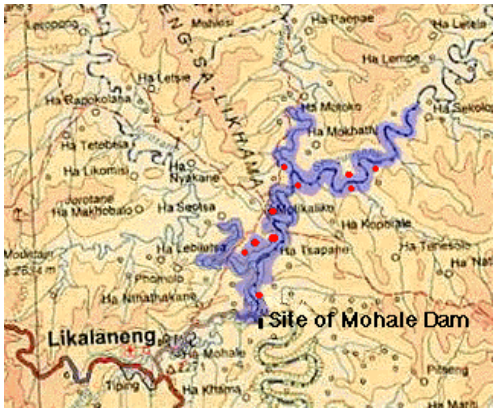
[57] Die EIB scheint dies in ihrer Broschüre „*Aufgaben und Tätigkeit im Umweltbereich*" aus dem Jahr 1996 auf S. 6 auch anzuerkennen: „*In Ländern, die den Beitritt zur EU anstreben – insbesondere den MOEL - dienen die Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft selbstverständlich als Orientierungsrahmen.*"
[58] EIB Pressemitteilung, 10. September 1997.

Investment Corporation hat 1995 wegen der o.g. Umweltauswirkungen abgelehnt, eine Versicherung gegen politische Risiken zu gewähren. Die EIB jedoch war bereit einzuspringen und das Projekt zu finanzieren.

6.6. Wasserprojekt im Hochland von Lesotho

Am 4. Juni 1998 gewährte die EIB ein Kreditpaket von insgesamt 99 Mio. ECU für das Wasserprojekt im Hochland von Lesotho (*Lesotho Highlands Water Project – LHWP*). Ein Darlehen von 44 Mio. ECU ging an die Entwicklungsbehörde des Hochlands von Lesotho (LHDA)[59], um den Matsoku-Tunnel und das Weir-Programm zu finanzieren. Ein zweiter Kredit von 45 Mio. ECU wurde an die Transkaledonische Tunnel-Behörde (TCTA) vergeben, um die Umtauschgebühren des Mohale-Damms zu finanzieren. Ein dritter Kredit von 10 Mio. ECU ging ebenfalls an die LHDA. Die EIB erklärt in einer Pressemitteilung: "*Die Finanzierung gilt der Phase 1B des LHWP, eines der größten Infrastrukturprojekte, die gegenwärtig in Afrika durchgeführt werden. Geregelt in einem Vertrag zwischen der Republik Südafrika und dem Königreich Lesotho, dient das Projekt der Umleitung von Wasser aus dem Gebirge von Lesotho ins industrielle Zentrum von Südafrika, hauptsächlich in die Provinz Gauteng. Die zusätzliche Wasserversorgung wird dazu beitragen, das industrielle Entwicklungspotential Südafrikas zu sichern und die Haushalte in den zuvor benachteiligten städtischen und randstädtischen Gebieten mit sauberem Leitungswasser zu versorgen, eine Priorität des südafrikanischen Programms für Wiederaufbau und Entwicklung. Darüber hinaus wird das Projekt Arbeitsplätze schaffen für Tausende von Bürgern von Lesotho, die bisher von den Überweisungen aus den südafrikanischen Goldminen abhängig waren*."[60]

Das Hochlandprojekt ist eine 8 Mrd. US$-Anstrengung, Südafrika mit Wasser und Lesotho mit Elektrizität zu versorgen. Es umfasst den Bau von fünf Dämmen im Senqu-Fluss (auch bekannt als Orange-Fluss) sowie eines Kraftwerks und mehrerer Tunnel durch die Berge von Lesotho. Die Dämme werden die Flüsse Lesothos daran hindern, in den Atlantik zu fließen und ca. 40 % des Wassers im Senqu-Becken nördlich über eine komplexe Reihe von Tunneln in den südafrikanischen Ash-Fluss und von da zum Vaal-Damm, 70 km südlich von Johannesburg, umleiten. Das Projekt wird voraussichtlich 2017 fertiggestellt sein. Die Phase 1B, die im Jahr 2003 abgeschlossen sein soll, schließt den 1 Mrd. US$ teuren Mohale-Damm am Senqunyan und am Matsoku ein, mit 30 km Tunnelsystem. Der Mashai-Damm soll im Jahr 2008 fertiggestellt sein und wird in Phase 2 gebaut, und der Tsoelike-Damm wird dann in Phase 3 gebaut und 2020 fertig werden. Ironischerweise haben die hohen Kosten des Projekts die Wasserpreise in Südafrikas bevölkerungsreichster Region beinahe verdoppelt und Wasser somit unerschwinglich gemacht für die verarmte schwarze Bevölkerung, die schon während der Apartheid unter einer mangelhaften Wasserversorgung zu leiden hatte. Diese Preiserhöhung hat südafrikanische Aktivisten aus dem Township Alexandra veranlasst, gegen das Projekt zu protestieren und eine Beschwerde beim Inspection Panel der Weltbank einzureichen. Die Beschwerdeführer forderten, dass der zweite Damm des Projekts nicht ohne eine *full demand-management*-Studie, die untersucht, ob das Projekt überhaupt gebraucht würde, vorangetrieben werden sollte. Die Weltbank lehnte die Beschwerde ab.



Der Mohale-Damm des Wasserprojekts im Hochland von Lesotho. Die Punkte markieren die

[59] Die Enwicklungsbehörde des Hochlands von Lesotho, eine halb-autonome staatliche Gesellschaft, ist für die Projektaufsicht und die Geldbeschaffung verantwortlich.
[60] EIB Pressemitteilung , 4. Juni 1998.

Dörfer, die überflutet werden. (Quelle: www.irn.org)

Das Fehlen demokratischer Reformen und die Verschlechterung der sozialen Situation der Bevölkerung bilden gegenwärtig das Kernproblem Lesothos, das durch die überraschende Invasion und Besetzung Lesothos durch das südafrikanische Militär im September 1998 noch vergrößert wurde. Es überrascht nicht, dass bei der Bedeutung, die das LHWP für Südafrika hat, und der gleichzeitig wachsenden anti-südafrikanischen Bewegung in Lesotho die Bewachung der Dämme oberste Priorität des Militärs war.

Weniger als 10 % der Landfläche Lesothos sind landwirtschaftlich nutzbar. Das Mohale-Tal, das überflutet wird, wenn der Mohale-Damm fertiggestellt ist, ist der fruchtbarste Landstrich Lesothos und die einzige Region in der Überschüsse erwirtschaftet werden.[61] Abgesehen davon, dass ganze Dörfer untergehen werden, wird es auch Beeinträchtigungen für andere Dörfer geben, durch den Straßenbau und andere Projektaktivitäten. Mit dem Bau von Straßen, die für das Projekt benötigt werden, ist schon begonnen worden, und die damit verbunden Probleme haben Einzug gehalten: Farmen und Felder sind beschädigt worden und Bauarbeiter strömen in das zuvor isolierte Gebiet. Als Folge von Phase 1 des Projekts werden insgesamt rd. 20.000 Menschen ihre Häuser und ihr Land bzw. den Zugang zu Gemeindeland verlieren. Da Ackerland knapp ist in Lesotho, sind die umgesiedelten Bauern auch nicht mit Land entschädigt worden, sondern müssen sich auf andere Weise ihren Lebensunterhalt verdienen. Anfangs bot das Projekt Umschulungen an, die allerdings vor allem Fähigkeiten lehrten, die in Lesotho nutzlos waren. Das Trainingsprogramm ist völlig unzureichend, und nur wenige Menschen sind bis heute überhaupt umgeschult worden.

Das Projekt hat dazu geführt, dass die Bevölkerung des Hochlands Felder, Weideland und den Zugang zu Frischwasser verloren hat. Aber trotz aller Versprechen ist ihr Lebensunterhalt nicht auf andere Weise gesichert worden und die Armen sind in ihrem Überlebenskampf noch weiter an den Rand gedrängt worden. Erosionsprobleme und die Auswirkungen der massiven Wasserentnahme auf den unteren Flusslauf werden sowohl Ökosysteme als auch die Lebensgrundlage zahlreicher Menschen zerstören.

Im März 1993 lehnte das norwegische Entwicklungshilfeministerium *(Norwegian Agency for Development Co-operation - NORAD)* einen Antrag von Kvaerner Energie für eine 9.4 Mio. US$ Bürgschaft für den Muella-Damm ab, weil dessen soziale und ökologische Auswirkungen nicht untersucht worden waren.[62]

Abgesehen von der Tatsache, dass die direkt betroffene Hochland-Bevölkerung wahrscheinlich unter wachsender und langanhaltender Armut zu leiden haben wird, ist es zweifelhaft, dass die befristeten Jobs auf den Baustellen von nachhaltigem wirtschaftlichen Nutzen sein werden. Die Bauarbeiten wurden immer wieder durch Unruhen unter den Arbeitern aufgrund der niedrigen Bezahlung und der schlechten Arbeitsbedingungen der Basotho-Arbeiter beeinträchtigt. 1996 entließen Projektbetreiber 2500 Arbeiter auf einen Schlag, was zu Streiks führte. Um die Streiks zu beenden, wurde die Polizei herbeigerufen, mit dem Ergebnis, dass zahlreiche Arbeiter erschossen wurden und viele andere in den Kirchen Schutz suchten.

Es ist bewiesen, dass es im Zusammenhang mit dem Projekt zu massiven Korruptionsfällen gekommen ist. Ein Dutzend Firmen haben zwischen Februar 1988 und Dezember 1998 angeblich mehr als 2 Mio. US$ Bestechungsgelder an den höchsten Verwaltungsbeamten Masupha Ephraim Sole gezahlt. Folgende Liste mit Firmen und bezahlten Bestechungssummen wurde im Juli 1999 veröffentlicht:

Multinationale Gruppe	OECD Land	Tochter-gesellschaft	Anteile in %	Konsortium	Bestechungssummen	Kommentar
ABB	Schweden, Schweiz				FF 250.000 (**US$ 40.410**)	
Acres International	Kanada				C$ 279.539 (**US$ 185.002)**	
Alcatel	Frankreich	Sogreah			FF 84.000	Im Besitz von

[61] Phase 1A und 1B zusammen führten nach Angaben der Weltbank zu einem Verlust von 4.635 Hektar Weideland und 1.500 Hektar Ackerland.
[62] Information von Lori Pottinger, Direktor für Südafrika, International Rivers Network.

Multinationale Gruppe	OECD Land	Tochter-gesellschaft	Anteile in %	Konsortium	Bestechungssummen	Kommentar
					(US$ 13.578)	Alcatel bis 11.1.1999
AMEC	GB	Spie Batignolles	41,6		FF 738.630 **(US$ 119.393)**	
AMEC	GB	Spie Batignolles	41,6	LHPC	DM 105.639 **(US$ 57.269)**	
AMIC (Anglo-A Industrial Corp).		LTA		LHPC	DM 105.639 **(US$ 57.269)**	LTA wird von AMIC kontrolliert
BICC	GB	Balfour Beatty	100	LHPC	DM 105.639 **(US$ 57.269)**	
Bouygues	Frankreich			HWV	**$ 733.404**	
ED Züblin	Deutschland				DM 819,862 **(US$444.466)**	
ED Züblin	Deutschland			LHPC	DM 105.639 (US$57.269)	
Group Five	Südafrika			HWV	$ 733.404	In südafrikanischem Besitz
Impregilo	Italien				**US$ 250.000**	
Impregilo	Italien			HWV	$ 733.404	
Kier Intl.	GB			HWV	$ 733.404	
RWE	Deutschland	Lahmeyer Co Engineers	100		DM 16.000 **(US$ 8.674)**	
RWE	Deutschland	Hochtief	100	HWV	$ 733.404	
RWE	Deutschland	Concor	40	HWV	$ 733.404	Im Besitz über Hochtief
Stirling Intl.	GB			HWV	$ 733.404	
Sue-Lyonnaise des Ea	Frankreich	Dumez International	100		FF 509.905 **(US$ 82.422)**	

Quelle: Business Day, 19.Juli 1999[63]; Jahresberichte der Unternehmen, PSIRU Datenbank

Die Regierungen der Herkunftsländer dieser Firmen haben alle die Anti-Korruptions-Konvention der OECD, die im November 1997 verabschiedet wurde, unterzeichnet. Diese Konvention verpflichtet die Unterzeichner, die Bestechung von ausländischen Beamten unter Strafe zu stellen und fordert, dass „die Untersuchung und Verfolgung der Bestechung ausländischer Beamter nicht durch nationale wirtschaftliche Interessen, die möglichen Auswirkungen auf die Beziehungen mit einem anderen Staat oder die Identität der beteiligten natürlichen oder juristischen Personen beeinflusst werden darf." (Artikel 5)

Im Oktober 1999 erkannte das Oberste Gericht von Lesotho Schadensersatzansprüche der LHDA in Höhe von über 7 Mio. Rand gegenüber ihrem früheren Leiter Sole an. Die größte Forderung betrug 6.362.488 Rand, die dem Wasserprojekt für das Hochland von Lesotho aus den Töpfen der Europäischen Union entgangen waren. Sole bewilligte die Veränderung der Konditionen des Muella-Damm-Vertrags ohne Genehmigung der EU-Zentrale in Brüssel. Als die EU merkte, dass sie nicht um Genehmigung ersucht worden war, hatte sie ihre Finanzierung gestoppt.[64] Im November 1999 hat die Regierung von Lesotho damit begonnen, Vorladungen zu versenden, um die der Bestechung beschuldigten Firmen in Maseru vor Gericht zu bringen.

Die EIB sollte auf keinen Fall an diesem Projekt oder ähnlichen beteiligt sein. Diese Erfahrung zeigt, wie überlastet die EIB ist, wenn sie versucht, auf der ganzen Welt tätig zu sein, besonders angesichts

[63] Greybe, D.: „*Corrupt firms face blacklist*". Business Day, Johannesburg, 29. Juli 1999.
[64] Lesotho Judge Awards R7M Damgages to LHDA. Maseru 21. Oktober 1999 Sapa, URL: gopher://gopher.anc.org.za/00/anc/newbrief/1999/news1022.

ihrer geringen Mitarbeiterzahl. Sie ist ganz einfach nicht in der Lage, ihre eigenen Anforderungen zu erfüllen und geht große finanzielle Risiken ein, wenn sie derartige Projekte finanziert.

6.7. Die Brücke über den Öresund[65]

Die Brücke über den Öresund zwischen Schweden und Dänemark soll im Juli 2000 für den Verkehr freigegeben werden. Dann wird ein Projekt fertiggestellt sein, das anderthalb Jahrzehnte lang für Kontroversen sorgte. Es wurde als ökologischer, finanzieller und demokratischer Skandal bezeichnet.

Mitte der 80er Jahre präsentierte der *European Roundtable of Industrialists,* ein Lobbyverein europäischer Unternehmer, den Bericht: „*Missing Links*" (fehlende Verbindungsstücke), der eine Reihe von Vorschlägen für Verkehrsinfrastrukturprojekte enthielt. Einer der Vorschläge war ein Tunnel oder eine Brücke zwischen Dänemark und Schweden.
Da die sozialdemokratische Regierung Schwedens Stimmenverluste bei den Wahlen im September 1991 befürchtete (zu Recht), drängte sie im Frühjahr auf ein Abkommen mit der dänischen Regierung über den Bau der Brücke. Das Abkommen wurde im Juni 1991 vom schwedischen Parlament im Schnellverfahren ratifziert. Im August desselben Jahres ratifizierte es das dänische Parlament.

Dänische Umweltgruppen reichten im gleichen Monat bei der Europäischen Kommission Beschwerde ein gegen das Projekt. Sie führten 11 Punkte an, in denen das Projekt gegen EU-Richtlinien verstieß. Die Dänen betonten, dass das Projekt das empfindliche Ökosystem der Ostsee, die Gewässer zwischen Dänemark und Schweden sowie einige der wertvollsten Vogelschutzgebiete Europas bedrohen würde. Das verstieße gegen die Europäische Vogelschutz-Richtlinie und gegen die UVP-Richtlinie.

Die schwedische Entscheidung, das Abkommen zu unterzeichnen, fiel,, ohne dass eine UVP durchgeführt worden war oder geprüft worden war, ob das Projekt mit den nationalen Umweltgesetzen zu vereinbaren war. Danach wurde behauptet, dass die Brücke gebaut werden müsse, weil man an die internationale Vereinbarung gebunden wäre. Trotzdem behinderten in den folgenden Jahren die Gerichte das Projekt mit einer langen Reihe von Regelungen und Konditionen. Ein Gericht erlegte dem Projekt die Bedingung auf, dass der wichtige Zufluss von Salzwasser vom Atlantik in die Ostsee nicht behindert werden dürfe. Ein anderes Gericht lehnte die Genehmigung des Projekts ab mit der Begründung, es gefährde die Ostsee, die Fischerei und Naturschutzgebiete aufgrund der Auswirkungen auf das Verkehrssystem. Trotzdem entschloss sich die schwedische Regierung im Juni 1994, die Bauarbeiten fortzusetzen, woraufhin der Umweltminister aus Protest zurücktrat. Im September des gleichen Jahres verlor die Regierung die Wahlen.

Um der Ablehnung des Projekts entgegenzuwirken, sah das Abkommen zwischen Schweden und Dänemark von 1990 vor, dass alle anfallenden Kosten für Planung, Bau und Betrieb der Brücke durch die Benutzergebühren vom Konsortium getragen werden würden. Steuergelder sollten nicht verwendet werden. Dieses Versprechen wurde mehrmals wiederholt und ist ein wesentlicher Bestandteil der Entscheidung. Kalkulationen, die besagten, dass dies nicht durchführbar sei, wurden dem schwedischen Parlament vor dessen Entscheidung vorenthalten.

Das Dilemma ist, dass niedrigere Gebühren zwar zu mehr Nutzern und damit mehr Einnahmen führen werden, aber auch zu höherem Verkehrsaufkommen und größeren Umweltschäden. Als die Entscheidung des Parlaments im Jahre 1991 fiel, schätzte die schwedische Regierung, dass die Brücke im ersten Jahr nach der Fertigstellung von ca. 10.000 Fahrzeugen am Tag überquert werden würde. Mittlerweile liegen die Schätzungen bei 12.000 Fahrzeugen; die Kapazität der Brücke liegt bei 50.000.

Die Debatte über die Mautgebühren und die Finanzierbarkeit des Projekts hält an. 1995 brachte die Finanzzeitschrift *Dagens Industri* eine Spezialausgabe heraus, in der das Projekt als hohes Risiko eingestuft wurde, für dessen Finanzierung die Gebühren wahrscheinlich nicht ausreichen werden.

Im gleichen Jahr vergab die EIB einen Kredit über 31,9 Mio ECU an das Projekt, 1996 zahlte sie 192,2 Mio. ECU und ein Jahr später noch einmal 82,8 Mio. ECU, d.h. die EIB finanzierte das Projekt über einen Zeitraum von 3 Jahren mit über 300 Mio. ECU.

[65] Diese Fallstudie wurde von Charles Berkow durchgeführt, dem ehemaligen Geschäftsführer von Friends of the Earth, Schweden.

Schweden ist Nettozahler an die EU. In Verhandlungen über seine Mitgliedsbeiträge beeinflusst die Summe, die Schweden von der EU zurückerhält, die Höhe seiner Zahlungen. Das heißt, dass die Mittel, die die EU und die EIB an Schweden zahlen, indirekt mit den Mitteln in Verbindung stehen, die die schwedischen Steuerzahler an die EU zahlen. In diesem Sinne helfen die schwedischen Steuerzahler doch bei der Finanzierung der Öresund-Brücke, wohingegen ihnen wiederholt versichert worden war, dass dies nicht geschehen würde. Die schwedische Öffentlichkeit ist sich dieser Tatsache im Großen und Ganzen nicht bewusst. So schrieb Schwedens führendes Tageszeitung *Dagens Nyheter* am 5. Mai 1999: „Die Brücke wird nicht mit Steuergeldern, sondern mit privaten Krediten finanziert" Am 12. November berichtet sie: „Die Öresund-Brücke wurde über Anleihen am Markt finanziert."

Befürworter der Brücke argumentieren manchmal, dass sie ein Eisenbahnprojekt sei, da es eine kombinierte Auto- und Eisenbahnbrücke sein wird. Es wurde auch argumentiert, dass die Fahrzeugemissionen geringer sein werden als die Emissionen der Fähren. Aber es ist noch gar nicht sicher, inwieweit die Brücke überhaupt dem Schienenverkehr zugute kommen wird. Und die bevorstehende Fertigstellung der Brücke wird von Lokalpolitikern als Argument für weitere Straßenprojekte in Schweden angeführt. Ein Beispiel dafür ist der Ausbau der Autobahn nach Kristianstad, die von der „regionalen Partnerschaft" in ihrem Regionalentwicklungsprogramm empfohlen wird. Dieses Programm ist die Grundlage für eine Bewerbung um Gelder aus dem Strukturfonds der EU.

Trotz der 15 Jahre währenden intensiven Debatte über das Projekt blieb die Beteiligung der EIB von der Öffentlichkeit unbemerkt.

7. Empfehlungen

Was muss geschehen, damit die EIB modernen Anforderungen in den Bereichen Umwelt und öffentliche Rechenschaftslegung gerecht wird? Während der 90er Jahre gab es eine ganze Reihe von Anstrengungen seitens verschiedener NROs, mit der EIB in einen Dialog zu treten. Diese Dialoge ermöglichten es den NROs zu erfahren, wie die EIB operiert und der EIB zu erfahren, welche Bedenken die NROs haben. Die NROs haben der EIB im Laufe dieser Gespräche eine Reihe von Empfehlungen unterbreitet. Ursprünglich erarbeitet von *Wenning und Lankowski* (WWF-Studien von 1992 und 1994) wurden sie 1995 von Friends of the Earth bei der ersten NRO-Konsultation der EIB wiederholt und von EIB-Mitarbeitern bei den zweiten und dritten Konsultationen mit CEE Bankwatch Network und anderen NRO-Vertretern in den Jahren 1996 und 1998 zitiert. Sie behalten ihre Gültigkeit als Maßstab, an dem das Verhalten der EIB während der letzten Jahre gemessen werden muss. Bei einigen Punkten konnte ein gewisser Fortschritt verzeichnet werden, während sich in anderen Punkten wenig geändert hat.

Die wesentlichen Forderungen Lankowskis waren:

- Einrichtung eines ständigen Komitees für Nachhaltigkeit im Verwaltungsrat, das u.a. den jährlichen Umweltbericht der Bank prüfen sollte
- Einstellung von neuem Personal mit neuen Fähigkeiten, einschl. eines Umwelt- oder Nachhaltigkeitskoordinatoren, der einen jährlichen Umweltbericht schreibt, ökologisch sensible Projekte überwacht, die Prüfungsteams unterstützt, Anfragen bezüglich der Umweltaspekte von EIB-Darlehen entgegen nimmt und beantwortet, etc.
- Die Fähigkeit der EIB verbessern, die Auswirkungen von Infrastrukturfinanzierungen auf Umwelt und Nachhaltigkeit zu beeinflussen, durch die häufigere Anwendung von UVPs in einem größeren zeitlichen und räumlichen Rahmen, die Förderung des Dialogs zwischen hohen Bankvertretern, Ratsmitgliedern, öffentlichen Behörden und der interessierten Öffentlichkeit über Alternativen, die Einbeziehung von Umweltbelangen in allen Phasen und allen Projekten und durch Nachhaltigkeitsstudien in allen Sektorstudien.
- Erhöhung der Transparenz durch die Aufforderung an die Projektträger, die Öffentlichkeit bei der Projektplanung und -umsetzung zu beteiligen, durch Verabschiedung einer internen Richtlinie, die die systematische Anhörung und Befragung der vor Ort Beteiligten vorschreibt.
- Veröffentlichung eines jährlichen Berichts über Nachhaltigkeitsinitiativen der EIB, die ein Schlüsselinstrument für einen regelmäßigen Dialog mit der Öffentlichkeit darstellen. Lankowski, S.36-37.
- Die Umweltrichtlinien der EIB sollten die Finanzierung von Projekten betonen, die direkt zu einer nachhaltigen Entwicklung beitragen. Sektoren wie Verkehr und Landwirtschaft müssen aus einer ökologischen Perspektive überprüft werden.
- Die Projektingenieure der EIB müssen über Wissen und Sensibilität im Umweltbereich verfügen, das über rein technische oder juristische Aspekte hinausgeht.
- Es muss allgemein anerkannte und nachprüfbare Verfahren geben, an denen sich die Projektingenieure in Umweltfragen orientieren können und die der öffentlichen Prüfung und Kommentierung unterliegen.
- Die EIB sollte regelmäßig und häufiger Umweltspezialisten anstellen, die über die notwendige Expertise verfügen und die Mitarbeiter in Analysen und Verfahren ausbilden.
- Die EIB sollte ein Verfahren zur Kategorisierung von Projekten einführen und veröffentlichen, um den Typ und die Details der UVP besser festlegen zu können.
- Die vorläufige Reaktion auf ein Projekt sollte auf die Identifizierung aller umweltrelevanten Aspekte ausgedehnt werden, die Kategorie der potenziellen Umweltauswirkungen aufzeigen, und einen vorläufigen Plan für die UVP enthalten. Eine Kopie dieses Dokuments sollte dem Verwaltungsrat vorgelegt werden und regelmäßig als *operational summary* veröffentlicht und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Das Umwelt*fiche* scheint dieser Empfehlung zu entsprechen.
- Allgemeine Umweltprüfungsrichtlinien sollten erarbeitet und veröffentlicht werden, die standardisierte *terms of reference* definieren, an denen die Projektträger sich bei der Durchführung einer UVP orientieren können.
- Die EIB sollte ein System entwickeln, mit dem die Qualität der von den Projektträgern eingereichten UVPs überprüft werden kann.
- Die abschließende Projektprüfung sollte eine Zusammenfassung der Umweltprüfung oder –bewertung enthalten, jegliche Ausgleichsmaßnahmen, die erforderlich sind und einen Zeitplan für die Umsetzung und Beobachtung.
- Die Beobachtung von Projekten sollte verbessert werden, mit strengen Standards sowohl für Projektträger, die verpflichtet werden sollten, Beobachtungen durchzuführen und regelmäßige Berichte einzureichen, als auch für die EIB-Mitarbeiter. Die Einhaltung der Standards sollte durch Strafmaßnahmen wie z.B. des Zurückhaltens von Geldern verstärkt werden.
- Die EIB sollte ein ökologisches Prüfverfahren für fertiggestellte Projekte einführen.
- Die EIB sollte Handbücher veröffentlichen, die alle Richtlinien und anderes Material enthält, dass der Information und Anleitung ihrer Mitarbeiter, Berater und Projektträger in Bezug auf Umweltaspekte dient. Dies Handbuch sollte auch die Richtlinien enthalten, die für die zwischengeschalteten Finanzinstitute gelten, die Globaldarlehen erhalten.

Wie bereits erwähnt, hat auch CEE Bankwatch Network in verschiedenen Briefen hochrangigen EIB-Vertretern eine Reihe von Empfehlungen unterbreitet. Diese Empfehlungen, von denen wir hoffen, dass sie vom Europäischen Parlament und der Führung der Bank beachtet werden, werden im folgenden aufgelistet:

1. ***Überprüfung der bestehenden Vorschrift über den Zugang zu Informationen und Verpflichtung, dass alle wesentlichen ökologischen, ökonomischen und finanziellen Informationen der Projektprüfung interessierten NROs und betroffenen Gemeinden rechtzeitig zugänglich gemacht werden.*** Der Vergleich mit anderen internationalen Finanzinstitutionen zeigt, wie rückständig die EIB mit dem Thema „Zugang zu Informationen" umgeht. Es wird deutlich, dass andere IFIs in der Lage sind,der Öffentlichkeit sogar über reine Privatsektorkredite substanzielle Informationen zur Verfügung zu stellen, also z.B. über die International Finance Corporation (IFC) der Weltbank oder das umfangreiche Privatsektorportfolio der EBRD. Bei der Modernisierung ihrer Informationspolitik sollte sich die EIB an der Aarhus Konvention über den Zugang zu Informationen und an der Konvention der UN-Wirtschaftskommission für Europa über den Zugang zu Umweltinformationen und Beteiligung der Öffentlichkeit, sowie an den Grundsätzen und Verfahren der Weltbank, der IFC und der EBRD orientieren.

2. ***Stärkung der Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)***. Die EIB sollte dieselben Verfahren wie Weltbank und EBRD anwenden, mit klaren und transparenten Kriterien für Projekte der Kategorien A, B und C[66] und mit viel strengeren Anforderungen an die UVP und das Anhörungsverfahren für Projekte der Kategorie A, d.h. solchen mit gravierenden negativen ökologischen und/oder sozialen Auswirkungen. UVP sollten außerdem für die gesamte Investition bzw. das gesamte Projekt (z.B. eine Autobahn) durchgeführt werden und nicht nur für den Teil, den die EIB finanziert.

3. ***Verpflichtung zur Durchführung öffentlicher Anhörungen während der Prüfung EIB-finanzierter Projekte mit erheblichen ökologischen und sozialen Auswirkungen***. Es sollte klare Vorschriften geben, die die Projektträger verpflichten, für alle Projekte der Kategorie A öffentliche Anhörungen durchzuführen. Die Qualität dieser Anhörungen muss überprüft werden.

4. ***Bereitstellung genauer Informationen über Globaldarlehen, die über zwischengeschaltete Finanzinstitutionen vergeben werden, insbesondere darüber, wie diese Darlehen der Umwelt zugute kommen, und über die Kriterien für die Auswahl der Projekte***. Wie bereits erwähnt, könnten Globaldarlehen zur Unterstützung kleiner und mittlerer Unternehmen dienen und vor allem in kleinere Umweltschutzprojekte fließen, die nicht bloß bereits entstandene Umweltschäden „reparieren" sollen (sog. *„end-of-pipe"*-Projekte).

5. ***Verabschiedung von Grundsätzen zu Schlüsselthemen wie Energie und Verkehr, die den EU-Bestimmungen für die Integration des Umweltschutzes und der Dimension der nachhaltigen Entwicklung in alle Politiken entsprechen.***[67] Dies wäre eine Gelegenheit, die Rolle der EIB bei der Umsetzung der Umwelt- und Nachhaltigkeitsgrundsätze der EU sowie Ihre Rolle beim Kampf gegen die Klimaveränderung genauer festzulegen.

6. ***Erarbeitung von Länderunterstützungsstrategien (Country Assistance Strategies - CAS Pläne) für Beitrittsländer, die eine gemeinsame Anstrengung der EIB und der Länder sein könnte.*** Die Strategien sollten sowohl auf einer Erfassung der Bedürfnisse der Länder basieren als auch auf den EU-Grundsätzen und den Nachhaltigkeitsansatz in allen Sektoren berücksichtigen. Die EIB könnte bei den CAS mit der Weltbank kooperieren.

7. ***Einstellung zusätzlicher Umweltexperten, die mit dem bestehenden Mitarbeiterstab aus Ökonomen, Ingenieuren und Juristen zusammenarbeiten***. Die EIB möchte die führende Finanzierungsinstitution für die MOE Region werden – besonders für die Beitrittsländer-, und darüber hinaus weiterhin umfangreiche Kredite in Regionen außerhalb der EU vergeben. Wenn die EIB ihre Umweltexpertise nicht verbessert, wird sie es nicht schaffen, die Umweltbestimmungen des Amsterdamer Vertrags zu erfüllen.

---

[66] Sowohl die Weltbank als auch die EBRD haben Bestimmungen nach denen Projekte eingeteilt werden in die Kategorien A: Projekte mit gravierenden Umweltauswirkungen, bei denen umfassende Umweltverträglichkeitsprüfungen und öffentliche Beteiligung vorgeschrieben ist, Kategorie B: Projekte, für die eine Umweltstudie durchgeführt werden muss und Kategorie C: Projekte ohne Umweltbeeinträchtigungen. Die EIB bewertet die potentiellen Umweltauswirkungen von Projekten nach eigener Darstellung auf der Grundlage von EU-Richtlinien, aber für Projekte ausserhalb der EU gibt es keine klaren Angaben. „*Innerhalb der EU muss der Projektträger in Fällen, wo ein Projekt erhebliche Umweltauswirkungen haben könnte, eine Umweltverträglichkeitsprüfung einschliesslich einer öffentlichen Anhörung gemäss den auf Gemeinschafts- und auf nationaler Ebene geltenden Vorschriften durchführen. Ausserhalb der EU ist jedoch der rechtliche Rahmen möglicherweise weniger stark entwickelt, so dass der Projektträger gegebenenfalls Orientierungshilfen der Bank, welche Umweltuntersuchungen durchzuführen sind, benötigt.*" EIB Aufgaben und Tätigkeit im Umweltbereich, 1996, § 17, S.7.

[67] Nach Artikel 6 des Amsterdamer Vertrags.

8. ***Zusammenstellung eines Expertenteams zur Förderung von Energieeffizienz, -einsparung und -erneuerung***. Dies könnte anhand des Beispiels der EBRD geschehen, die zeigt, wieviel mit einem Team erreicht werden kann, das über die notwendige technische und Finanzierungsexpertise verfügt. Ohne eine derartige Expertise und ohne klares Mandat der EIB-Führung, das diese Art von Kreditvergabe zur Priorität macht, wird sich an dem bestehenden Ungleichgewicht im Portfolio der Bank nichts ändern.

9. ***Stärkung der Rolle von Kontrollinstanzen***. Diese umfassen das Europäische Parlament, den Europäischen Rechnungshof oder das neu eingerichtete Europäische Anti-Betrugsbüro (Olaf). Insgesamt muss das Europäische Parlament und seine Ausschüsse sowie entsprechende Teile der Europäischen Kommission zur Bankenaufsicht viel stärker herangezogen werden, einschließlich der Durchführung und/oder Überprüfung verschiedener Arten von „*due diligence*"-Prüfungen. Die potenzielle Rolle des Ombudsmannes muss unterstützt werden.

8. Schlussfolgerungen

Die Strukturen und Aktivitäten der Europäischen Investitionsbank sind sowohl für Entscheidungsträger in den Mitgliedstaaten und in den EU-Institutionen als auch für die besorgte Öffentlichkeit aus verschiedenen Gründen problematisch.

Die EIB ist eine öffentliche Einrichtung, deren Geschäfte mit öffentlichen Geldern finanziert werden, den Beiträgen der Steuerzahler der EU-Mitgliedstaaten. Als öffentliche Institution mit dem Auftrag, Entwicklung zu fördern, ist sie am Beginn des neuen Millenniums jedoch weit davon entfernt, diesen Auftrag zu erfüllen. Es ist eine Bank der Geheimniskrämerei, des Mangels an Transparenz und öffentlicher Aufsicht, die ihr Geld in vielen Fällen an sozial und ökologisch schädliche Projekte vergibt. Die Schäden, die diese Projekte in einer Welt der globalen gegenseitigen Abhängigkeiten anrichten, sind weitaus größer als die Profite, die die Bank mit diesen Projekten erzielt. Darüber hinaus steht die Bank im Wettbewerb mit ähnlichen öffentlichen Institutionen und privaten Investoren, um auf eine Art und Weise europäische Wirtschaftsinteressen zu fördern, die dem Bemühen, soziale und ökologische Normen für Finanzierungen einzuführen, zuwiderläuft.

Aus Sicht der NROs gibt es zahlreiche Hindernisse aus dem Weg zu räumen, wenn die EU sicherstellen will, dass die EIB eine angemessene, moderne Umweltpolitik verfolgt. Zuerst ist da die institutionelle Mentalität. Wie ein Mitglied der ehemaligen Direktion Mitgliedstaaten es vor ein paar Jahren beschrieb, würde eine strenge Prüfung, die verschiedene technische und ökologische Untersuchungen erfordert, als Unsinn betrachtet, der den Wert des relativ billigen Geldes der EIB verringern würde.[68] Zum Zweiten fehlt es an einer wirklich offenen Informations- und Öffentlichkeitspolitik. Das dritte Problem ist das Fehlen von adäquat ausgebildeten Mitarbeitern in den Bereichen Umwelt und Soziales. Der vierte Kritikpunkt bezieht sich auf die mangelnden Möglichkeiten des Umweltexperten der Bank, Projektvorschläge abzulehnen. Und fünftens ist zu kritisieren, dass die Bank keinerlei überzeugende Grundsätze hat, an denen sich die Kreditvergabe der Bank orientiert.

Die Probleme sind vor allem auf die veraltete Einstellung der Bank zurückzuführen, die seit mehr als 40 Jahren ihre Unabhängigkeit und ihre Geschäfte gegen eine öffentliche Aufsicht verteidigt. Die Herausforderung für die Entscheidungsträger in der EU liegt auf der Hand: Sie müssen die Kontrolle über die Bank zurückgewinnen, die völlig unkontrolliert und dem öffentlichen Interesse zuwider agiert.

Wenn diese Aufgabe erfüllt würde, wäre es viel einfacher die Projekte der EIB im Einklang mit dem öffentlichen Interesse durchzuführen. Die ökologische und soziale Qualität der Projekte wäre eine Garantie für geringere finanzielle Risiken und sollte deshalb auch im Interesse der betroffenen Entscheidungsträger und Bürger der Europäischen Union liegen. Die Reform der EIB sollte ganz oben auf der Agenda für das Gemeinwohl der Menschen und des Planeten im neuen Millennium stehen.

[68] C. Lankowski, Einvironmental Impact Review in the European Investment Bank – A Report on Current Practices. 1994, S.12.

Literatur

EIB: Jahresberichte 1996-98, Luxemburg.

EIB: Satzung, Luxemburg.

EIB: Evaluation Report, Contribution of Major Road and Rail Infrastructur Projects to Regional Development, Luxemburg, September 1998.

EIB: Finanzierungen in Mittel- und Osteuropa, Luxemburg.

EIB: Basic infrastructure investments in South-Eastern Europe, Luxemburg, September 1999.

EIB: Informationspolitik und Bestimmungen betreffend den Zugang der Öffentlichkeit zu Unterlagen der Bank, September 1997.

EIB: 40 Years‘ Activity, Luxemburg, 1998.

EIB: Aufgaben und Tätigkeit im Umweltbereich, Luxemburg, Juni 1996.

Europäisches Parlament: Bericht des Haushaltsausschusses über den Vorschlag für eine Gemeinschaftsgarantie für die Europäische Investitionsbank gegen Verluste bei Krediten für Projekt außerhalb der Gemeinschaft (Mittel- und Osteuropa, westlicher Balkan, Mittelmeerländer, Lateinamerika und Asien und die Republik Südafrika), COM 1999, 142-C5-0039/1999 – 1999/0080 (CNS), 11. November 1999.

Gutner, T. (1999): Banking on the Environment: Multilateral Development Banks and Environmental Policymaking in Central and Eastern Europe. Manuscript, MIT Dept. Of Political Sciences, Februar 1999.

Hook; Peters; Suchorzewski; Stoczkiewicz: Transport Sector Investment Decision-Making in the Baltic Sea Region, Juni 1999.

Lankowski, C. (1994): Environmental Impact Review in the European Investment Bank: a report on current practices. Washington, 1994, S. 41.

Vitchev, D. (1998): European Financial Institutions and the Environment. Practical Steps to Sustainability. Globe Europe. Brüssel, 1998, S.19.

Wenning, M. (1992): WWF Internes Diskussionspapier, Dezember 1992.

Anhang I. – Korrespondenz mit der EIB

Interne Korrespondenz von CEE Bankwatch betreffend EIB
Datum: Mi., 1. Okt. 1997 15:46:57 +0200 (MET DST)
Von: Pavel.Pribyl@ecn.cz (Pavel Pribyl)
An: Verschiedene Empfänger auf der Liste<ifis-cee@cyf-kr.edu.pl>

Antwort der EIB auf die Anforderung von Materialien

Hallo,
nach mehr als zwei Monaten habe ich eine Antwort der EIB auf meine Anforderung von Materialien erhalten. Herr Henry Marty-Gauquie und Yvonne Berghorst erklären mir, dass weder PSDs, noch Umweltstudien von der Bank erhältlich sind. Interessanter ist der nächste Abschnitt:: "...Sie bitten uns, Meinungen über künftige Infrastrukturprogramme in der Tschechischen Republik, in die die EIB (noch) nicht involviert ist, auszutauschen und diese zu beeinflussen. Es obliegt der Bank nicht, einzelne Projekte mit Friends of the Earth oder anderen Bürgerinitiativen zu diskutieren."

In Bezug auf meine Bitte, rechtzeitig über EIB-Missionen in der Tschechischen Republik informiert zu werden, schreiben sie: ".... Kontakte zwischen der EIB und Umweltschutzinitiativen in Ländern, in denen die Bank operiert .... Als Mitglied von FoE wissen Sie möglicherweise, dass die EIB regelmässige Kontakte mit im Umweltschutz tätigen Nichtregierungsorganisationen, darunter FoE, hat, die hauptsächlich in ihrer Zentrale in Luxemburg und ggfs. – dies wird von Fall zu Fall entschieden – in dem Land, in dem die EIB operiert, stattfinden."
Dies ist also ein Auszug aus ihrer Antwort. Es sieht tatsächlich so aus, dass sie sich nach dem Treffen im letzten Jahr sehr unwohl fühlen, mit uns Kontakte aufzubauen. Und ich frage mich, wie sie von Fall zu Fall Nichtregierungsorganisationen involvieren, wenn "es der Bank nicht obliegt, einzelne Projekte mit Friends of the Earth oder anderen Bürgerinitiativen zu diskutieren."

Grüsse, Pavel

Von: brazda@changenet.sk (Norbert Brazda)
An: "Jozsef Feiler" <jfeiler@lucy.tgi.bme.hu>
Bezug: RE: EIB
Datum: Fr., 10. Okt. 1997 20:25:37 +0100

Mein brief an Herrn Cernoia:

Wie Sie wissen mögen, sehen sich die BürgerInnen der Slowakei als Folge der unausgeglichenen Verteilung der finanziellen Mittel im Staatshaushalt im öffentlichen Bereich (z.B. Gesundheits- und soziale Fürsorge, öffentliches Transportwesen) drastischen Einschnitten gegenüber. Gleichzeitig werden die Slowaken mit den Planungen für grosse Ausgaben aus öffentlichen Mitteln für neue Infrastrukturen, insbesondere Strassen, konfrontiert. Wir haben grosse Zweifel im Hinblick auf die ökonomischen Auswirkungen solcher Investitionen sowie ihre ökologischen und sozialen Folgen.
Wie wir wissen, hat die EIB kürzlich ein Darlehen für den Strassenbau in der Slowakei unterzeichnet. Ich würde mich freuen, detailliertere Informationen über das Projekt zu bekommen, insbesondere eine Kosten-Nutzen-Analyse. Ich hoffe, dass eine solche Analyse existiert und für eine kritische Durchsicht verfügbar ist.
Da Strassenverkehr entscheidende Auswirkungen auf die Umwelt hat und wir in der Vergangenheit ernsthafte Probleme mit der ökologischen Begutachtung verschiedener Strassenbauprojekte in der Slowakei erlebt haben, bitte ich Sie ausserdem um die Dokumentation der Umweltverträglichkeitsprüfungen von Projekten, die unter EIB-Darlehen laufen.

Und die Antwort der EIB:

Bezüglich Ihrer Bitte, die Kosten-Nutzen-Analysen und Umweltverträglichkeitsprüfungen für Strassenbauprojekte unter EIB-Finanzierung zu erhalten, müssen wir Sie informieren, dass es der EIB nicht obliegt, diese Art von Dokumenten zur Verfügung zu stellen. Solche Dokumente stellen ausschliesslich einen Teil der Beziehung zwischen der Bank und dem Projektträger dar und werden nicht zu Zwecken der Veröffentlichung erstellt. Es liegt in der Entscheidung des Projektträgers, diese entsprechend den betreffenden gesetzlichen Regelungen zur Verfügung zu stellen. Zu Ihrer

Information fügen wir unsere Broschüre zu unserer Informationspolitik einschliesslich der Bestimmungen betreffend den Zugang der Öffentlichkeit zu Unterlagen der Bank.

Mit freundlichen Grüssen,
EIB, Henry Marty-Gauquie, Yvonne Berghorst

Norbert Brazda
CEE Bankwatch Network - Slowakei

Brief an den Präsidenten der EIB betreffend die Hinzuziehung von Nichtregierungsorganisationen

14. Oktober 1997

Sir Brian Unwin
Präsident
Europäische Investitionsbank
100 Blvd. Konrad Adenauer
L-2950 Luxemburg

Sehr geehrter Sir Brian:

Wir schreiben Ihnen bezüglich des abgebrochenen Dialogs mit im Umweltschutzbereich tätigen Nichtregierungsorganisationen (NROs) aus Mittel- und Osteuropa (MOE).

Wie Sie aus den Briefen, die wir Ihnen in den letzten beiden Jahren geschickt haben, wissen, sind mittel- und osteuropäische NROs sehr daran interessiert, was Ihre Bank in der MOE-Region macht. Unser Netzwerk hat Erfahrung mit dem Umgang mit einer breiten Palette von internationalen Finanzorganisationen, die in unserer Region aktiv sind. Diese schliesst die Weltbank-Gruppe, den Internationalen Währungsfonds, die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung, die Global Environment Facility, PHARE und TACIS mit ein.

Wir führen aktive Dialoge mit diesen anderen Institutionen. Diese Dialoge, obwohl nicht perfekt, basieren auf zwei Grundprinzipien:

(1) BürgerInnen und Organisationen mit öffentlichen Interessen haben ein legitimes Recht darauf, korrekte und rechtzeitige Informationen zu erhalten; und

(2) sie haben ein legitimes Recht, an Projekten "zu partizipieren", die sie als wichtig erachten oder die sie betreffen. Auf der Basis dieser Grundsätze, findet ein Prozess des Gebens und Nehmens im Rahmen unserer Dialoge statt und oft haben Institutionen wie die Weltbank oder die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung unsere Ideen und Vorschläge empfohlen. Es gibt auch aktive Beziehungen zwischen interessierten NROs und den Vorständen und es hat sich herausgestellt, dass es für diese Institutionen möglich ist, Veränderungen sowohl beim Verfahren, als auch in materiell-rechtlicher Hinsicht zur Ausführung zu bringen – häufig als direkte Antwort auf Kritik oder Empfehlungen durch NROs.

In diesem Zusammenhang müssen wir unser starkes Missfallen und unsere Enttäuschung über den bisherigen "Dialog"-Prozess mit der EIB ausdrücken. Aus unserer Sicht scheint die EIB ausschliesslich an der Form, nicht aber am Inhalt des Dialoges interessiert zu sein. Sie scheint nicht gewillt, irgendwelche Veränderungen bezüglich der Art, wie die Bank funktioniert, zu veranlassen; selbst wenn gegenteilige Versprechungen, Zusagen und Erklärungen gegeben wurden.

Dieses Jahr wurde sogar der Prozess bei dem Versuch, eine fruchtbare Konsultation zu arran-gieren, durch eine Reihe von Diktaten der EIB – zur Agenda und wer teilnehmen kann – beeinträchtigt, anstatt dass dies ein gegenseitiger Vorgang wurde. Dies ist nicht die Art und Weise, wie NROs normalerweise arbeiten. Ihre Hinzuziehung ist ein Prozess, der ernst genommen werden muss. Wir hoffen, dass die EIB nicht nur an einer PR-Übung interessiert ist, sondern daran, sich an den längerfristigen Investitionen von Zeit und Mitteln zu beteiligen, die nötig sind, um den

Konsultationsprozess produktiv zu machen. Insbesondere hoffen wir, dass Sie sich weiterhin dem Dialog- und Konsultationsprozess mit CEE Bankwatch Network und unseren übrigen Kollegen hinsichtlich der Angelegenheiten, die uns betreffen, verpflichtet fühlen.

Während unserer letzten Beratung am 12. September 1996 stimmten Ihre Führungskräfte zu, dass eine Reihe wichtiger Punkte von den NROs angesprochen wurden. Wir hatten den Eindruck, dass es Zusagen der EIB gab, auf zahlreiche davon positiv zu reagieren, wie die Protokolle des Treffens zeigen. Herr Bond z.B., äusserte sich hinsichtlich Ihrer Projekte in Mittel- und Osteuropa: "Wir sollten sicherstellen, dass es eine offene, transparente Einbeziehung der Öffentlichkeit gibt und wir werden bestrebt sein, dies zu tun."

In Bezug auf routinemässige Einsicht in Projektunterlagen wie Umweltanalysen und Kosten-Nutzen-Studien sagte Herr Bond: "Dies verlangt von uns eine grosse Veränderung. Wir haben Ihre Vorschläge aufgenommen. Es gibt ein internes Komitee, welches diese erwägt. Bezüglich der Einbeziehung der Öffentlichkeit werden wir in Zukunft sicherstellen, dass es eine öffentliche, offene Untersuchung gibt. Dies ist ein guter Standpunkt, den wir voll teilen."

Bezüglich der Globaldarlehen Darlehen haben die NROs festgestellt, dass, wenn sich die EIB auch oft darauf beruft, dass die Darlehen für die Umwelt und Energiesparmassnahmen gewährt werden, wir keinerlei Beweis dafür von Seiten der EIB haben. Als Antwort darauf sagte Herr Bond: "Sie haben Recht. Diese Information könnte öffentlich gemacht werden.." Daran anschliessend sagte Herr Carter: "Wir erklären diese Information nicht für geheim für Darlehen ausserhalb der EU, aber wir könnten dies tun."

Während der Abschlusssession stellte Herr Carter verschiedene Punkte fest: "Dies war für uns hilfreich. Sie schlagen vor, dass wir andere Vorgehensweisen für Regionen ausserhalb der EU benötigen. Sie haben angedeutet, dass wir mit der Veröffentlichung von Informationen hinterher hinken. Wir schenken Ihnen Gehör. Sie haben darauf hingewiesen, dass die Definition des Begriffes "Darlehen für Umweltschutzzwecke" grösserer Aufmerksamkeit bedarf. Mit Blick auf die Kosten, gibt es Fragen, wie das "Der-Verschmutzer-zahlt"- Prinzip erreicht werden kann. Wir haben zugestimmt, dass dies schwierig ist. Sie sagen, dass wir nachhaltige Vorgehensweisen haben sollten – wir werden dies berücksichtigen. Sie meinen, dass unser strategisches Verfahren in Bezug auf den Transportbereich der Aufmerksamkeit bedarf und Sie deuten an, dass unser Bewilligungsmechanismus der Bahn gegenüber voreingenommen ist – das ist sehr interessant."

Herr De Korte fasste seine Meinung zur Unterredung zusammen: "Das Ziel war ein konstruktiver Dialog; sich gegenseitig besser zu verstehen. Dies haben wir erreicht. Sie haben sich als erfahren erwiesen, wir hoffen, dass Sie den selben Eindruck von uns haben. Wir haben Ihnen die Sachzwänge, denen wir unterliegen, erläutert. Wir brauchen Zeit. Veränderungen verlangen Zeit. Ihre heutigen Bemerkungen sind Gedankennahrung. Wir freuen uns auf weitere formelle Treffen wie diese – in etwa einem Jahr. Daran würden wir uns gerne halten. Es gibt natürlich Wege, weitere Formen informeller Kontakte zu haben."

Daher hatten wir, als die für dieses Jahr erwartete Unterredung näher rückte, jeden Grund anzunehmen, dass die EIB ernsthafte Fortschritte betreffend die folgenden Punkte verkünden würde:

o öffentlicher Zugang zun Informationen,
o Hinzuziehung und Befragung der Öffentlichkeit,
o Bereitstellung detaillierter Informationen zu Globaldarlehen in den einzelnen Ländern, einschliesslich genauerer Berichte, inwiefern genau diese Darlehen zum Nutzen der Umwelt genutzt wurden, und der Kriterien für die Auswahl und die Bewilligung von Projekten, die durch Globaldarlehen unterstützt wurden,
o Berücksichtigung der Notwendigkeit von nachhaltigen Verfahrensweisen betreffend Schlüssel-themen wie Energie und Transport, und
o die Studie, ob der EIB-Bewilligungsmechanismus hinsichtlich der Transportformen ausgeglichen ist.

Wir haben solche Ankündigungen erwartet, weil unsere Erfahrungen während des letzten Jahres keinen sichtbaren Fortschritt auf Seiten der EIB erkennen lassen. Wir würden Ankündigungen, die unsere negativen Erfahrungen bezüglich der Anforderung von Umweltverträglichkeitsstudien,

Kosten-Nutzen-Analysen und Informationen zu Globaldarlehen ausgleichen würden, sehr begrüssen. Lassen Sie uns bitte einige Details unserer Korrespondenz mit Ihrem Personal und örtlichen Vermittlern aufführen.

Unser estländischer Koordinator erhielt folgende Antwort auf seine Anfrage nach der UVP, dem Umweltfiche und der Kosten-Nutzen-Analyse betreffend die Modernisierung der Tallin-Narva-Strecke: "...Untersuchungen in Bezug auf einzelne Projekte, die im Rahmen der Bewilligung des Projektes durch die EIB realisiert wurden, sind für die Öffentlichkeit nicht zugängig."

Unser slowakischer Koordinator verschickte eine Anfrage nach dem selben Typ von Dokumenten zu den Fernstrassenprojekten unter EIB-Finanzierung in der Slowakei. Er erhielt die Anwort, dass "solche Dokumente ausschliesslich einen Teil der Beziehung zwischen der Bank und dem Projektträger darstellen und nicht zu Zwecken der Veröffentlichung erstellt werden."

Der polnische Koordinator wurde, nachdem er ähnliche Informationen erbeten hatte, daran erinnert, dass es bei der Unterredung zwischen EIB und NROs 1996 "damals von Vertretern der EIB klar gemacht wurde, dass diese Art von erbetenen Informationen nicht von der Bank zur Verfügung gestellt werden könnten..."

Der tschechische Koordinator erhielt eine ähnliche Antwort auf seine Anfrage mit einer zusätzlichen Anmerkung bezüglich seiner Hoffnung, dass es zwischen der Bank und den Bürgerinitiativen einen Meinungsaustausch hinsichtlich künftiger Infrastrukturprojekte in der Tschechischen Republik geben möge: "Es obliegt der Bank nicht, einzelne Projekte mit Friends of the Earth oder anderen Bürgerinitiativen zu diskutieren."

Unserem ungarischen Kollegen war es ebenso unmöglich, einen Dialog zu verkehrspolitischen Angelegenheiten in Bezug auf die "Entwürfe für nachhaltigen Verkehr", die von Bankwatch in sechs Ländern der Region ausgeführt wurden, zu veranlassen.

Unser tschechischer Kollege bat um Details zu Globaldarlehen, aber er war nicht erfolgreich. Er erhielt keine Antwort von National Nederlander, während die Kreditanstalt antwortete: "in Beantwortung Ihres Schreibens... bedauern wir, erklären zu müssen, dass wir nichts über diese Transaktionen wissen". Die Commerzbank (Komercni Banka) antwortete: "... [ich] kann Ihrer Bitte um einen Überblick über die durch Globaldarlehen finanzierten Projekte nicht entsprechen, da es uns nicht erlaubt ist, diese Informationen an Dritte weiter zu gegeben."

Wir sehen keine Rechtfertigung für die Zurückhaltung dieser Art von Informationen, insbesondere nachdem die Projekte genehmigt wurden. Wir sehen nicht, dass die Offenlegung solcher Informationen wichtige Bank- oder Geschäftsinteressen in einem Masse verletzten könnte, dass dies Vorrang vor dem Recht der betroffenen Öffentlichkeit auf Information haben könnte. Diese Art von Transparenz ist von demokratischen Praktiken untrennbar. Wir geben zu bedenken, dass die Vorgehensweise der EIB nicht mit EU-Vorschriften in Einklang zu bringen ist.

Wir hätten auch gehofft, von Fortschritten bezüglich der anderen letztes Jahr diskutierten und in unserem Brief an Sie im Januar dieses Jahres erwähnten Themen zu hören; z.B. die Erhöhung Ihrer Darlehen für nachgefragte Energieeffizienz und Naturschutz.

In der Erwartung Ihrer baldestmöglichen Antwort, wie der Dialog- und Anhörungsprozess wieder ans Laufen gebracht werden kann, verbleiben wir

Mit freundlichen Grüssen,

Tomasz Terlecki
Interner Koordinator
CEE Bankwatch Network
im Namen von:

Jozsef Feiler
Regionaler Koordinator
CEE Bankwatch Network

Hnuti Duha

Petr Hlobil
CEE BN Regionaler Koordinator Energie
Program energetickych uspor

Macrin Desa
CEE BN Rumänischer Koordinator
Ecosens

Mariana Kosturkova
CEE BN Bulgarische Koordinatorin
Für die Erde

Norbert Brazda
CEE BN Slowakischer Koordinator
Center for Environmental Public Advocacy

Linas Vainius
CEE BN Litauischer Koordinator
Grüne Bewegung Litauen

Ada Amon
CEE BN Ungarischer Energie-Koordinator
Energy Club

Magda Stoczkiewicz
CEE BN Polnische Koordinatorin
Polnischer Ökologieverein

Ralitsa Panayotova
CEE BN Bulgarischer Energie-Koordinator
Für die Erde

Eniko Szemanik
CEE BN Ungarischer Koordinator
ELTE Umweltschutzverein

Yury Urbansky
CEE BN Ukrainian Energy Koordinator
Nationales Ökologisches Zentrum der Ukraine

Peep Mardiste
CEE BN Estländischer Koordinator
Tartu Studentische Naturschutzgruppe

Saulius Piksrys
CEE BN Litauischer Energie-Koordinator
Grüne Bewegung Litauen

Pavel Pribyl
CEE BN Tschechischer Koordinator

Antwort der EIB bezüglich des Konsultationsprozesses

24. November, 1997

Sehr geehrter Herr Terlecki,

als Mitarbeiter der EIB, die am unmittelbarsten verantwortlich sind für den inhaltlichen Bereich, den Ihr Brief berührt, wurden wir gebeten auf Ihren Brief an Sir Brian Unwin vom 20. Oktober zu antworten. Darauf wurde bereits in Sir Brians zwischenzeitlicher Antwort vom 22. Oktober hingewiesen.

Lassen Sie uns zunächst unterstreichen, dass das für den 7. Oktober 1997 angesetzte dritte alljährliche EIB-NRO-Treffen zu Umweltthemen nicht, wie Sie es formuliert haben, "abgebrochen", sondern auf Bitten der NROs (Herr Barnes' Brief vom 24. September) verschoben wurde. Die Bank war daran interessiert, dass die Veranstaltung wie geplant stattfinden sollte – mit einem geographischen Schwerpunkt auf der Mittelmeerregion, wie auf dem jährlichen Treffen 1996 vereinbart (Herr de Kortes Brief vom 24. Juni) – und dass verschiedene MitarbeiterInnen erheblichen - und hoffentlich nicht vergeblichen - Aufwand für die Vorbereitung der Veranstaltung betrieben. In diesem Zusammenhang verwahren wir uns ernsthaft gegen den Begriff "Diktat", um das Verhalten der MitarbeiterInnen der Bank zu beschreiben, wo doch sowohl die Teilnehmer als auch die Agenda der 1997er Unterredung in einer Weise des "Gebens und Nehmens" diskutiert wurden.
Als Zweites möchten wir Ihnen versichern, dass die Bank "sich einem Dialog- und Konsultationsprozess" mit den NROs aus dem Umweltschutzbereich – nicht nur jenen aus den mittel- und osteuropäischen Ländern, sondern ebenfalls mit jenen aus den anderen Regionen, wo die Bank tätig ist – "verpflichtet fühlt" – und es sollte in Erinnerung gerufen werden, dass es die Initiative der Bank war, eine Reihe von formellen Treffen erstmals in 1995 einzuleiten.

Drittens können hinsichtlich des institutionellen Rahmens des Konsultationsprozesses die Grundregeln nicht von einer Seite allein bestimmt werden. Sie müssen die Faktoren, die Bank leiten, ebenso verstehen, wie die Bank versucht, die Interessen zu verstehen, die Sie repräsentieren – und EIB MitarbeiterInnen waren bei verschiedenen Anlässen bemüht, Ihnen und Ihren Kollegen die Prinzipien, die den Aktivitäten der Bank zugrunde liegen, zu erklären und ihre Errungenschaften und Herausforderungen zu beschreiben.

Viertens bringt uns dies zu den auf Seite 1 Ihres Bezugsschreibens erwähnten "Grundprinzipien" des Dialoges. Zu Punkt (1): Wir haben Ihnen bereits eine Kopie unserer aktuellen Bankstellungnahme zur "Informationspolitik" als ein Beispiel für den nachvollziehbaren Fortschritt seit dem Treffen 1996 gesandt. Der Umfang und Richtlinien der Politik stimmen völlig überein mit den "Bestimmungen betreffend den Zugang der Öffentlichkeit zu Unterlagen der Bank", die für EU-Institutionen gelten. Entsprechend dieser Erklärung – eine Angelegenheit, die Ihnen zu verschiedenen Anlässen in der Vergangenheit sowie in den vielen Schreiben der Bank, die Sie auf Seite 3 Ihres Briefes zitieren, klar gemacht wurde – macht die Bank die Informationen zu einzelnen Projekten, wie z.B. Umweltverträglichkeitsstudien und Kosten-Nutzen-Analysen, der Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Zu Punkt (2): Es muss anerkannt werden, dass die Bank der Finanzierungsarm der EU ist, beauftragt mit der Implementierung der Politik der Gemeinschaft – selbst ein Ergebnis eines demokratischen Prozesses. Sie ist jedoch ein autonomes Organ und die Verantwortung für die Gewährung von Darlehen und andere Bankentscheidungen liegt, entsprechend den Bestimmungen des Vertrags von Rom und der Satzung der Bank, bei ihren eigenen Entscheidungsträgern. Wir teilen Ihre Ansicht nicht, dass die "Teilnahme" am Entscheidungsprozess der Bank "legitim" ist, wenn auch die Bank zuweilen natürlich die Meinungen Dritter, wie z.B. NROs, einholt und berücksichtigt. Der geeigneteste Weg für NROs, Projekte, für die EIB-Finanzierung beantragt ist, zu beeinflussen zu versuchen, ist über örtliche institutionelle Vereinbarungen zur Beteiligung der Öffentlichkeit.
Zusammenfassend sind wir daran interessiert, dass der Prozess der Beratung in Bezug auf Umweltfragen zwischen CEE Bankwatch Network und der EIB fortgesetzt wird entsprechend dem Auftrag der Bank und ihrer geschäftlichen Vorgehensweise und Praktiken, die Ihnen nunmehr vollkommen bekannt sein dürften. Nach diesbezüglicher Rücksprache mit Herrn Rudolf de Korte, dem für die Umwelt verantwortlichen Vize-Präsidenten, möchten wir in diesem Rahmen Sie und eine kleine Zahl von Kollegen einladen zu einem Besuch der Bank für einen informellen Gedankenaustausch darüber, wie der Dialog- und Hinzuziehungsprozess fortgesetzt werden kann.

Henry Marty-Gauquié, Peter Carter

Brief von Pavel Prybil an den Vize-Präsidenten der EIB betreffend tschechische Autobahnen

Herrn Wolfgang Roth
Vize-Präsident EIB
Herrn Peter Carter
Abteilung für ökologische Beurteilungen, EIB

Prag, 24. Juli 1998

Sehr geehrter Herr Roth, sehr geehrter Herr Carter,

Wir wenden uns an Sie mit diesem Schreiben betreffend EIB-Darlehen für die Entwicklung des Autobahnnetzes in der Tschechischen Republik.
Bisher hat die EIB Darlehen für den Abschnitt der Autobahn D 5 gewährt, der die Tschechische Republik mit Deutschland verbindet; die Verbindung wird als Teil des TEN betrachtet.
Jetzt sollen weitere 230 Mio. ECU für den Bau von Abschnitten der Autobahnen D 8 (Prag-Dresden), D11 (Prag - Hradec Králové) und R1 (Prager Ring) bereitgestellt werden, von denen nur die D8 zum TEN-Projekt gehört.
Uns überrascht die Tatsache, dass Ihre Bank für konkrete Abschnitte der oben genannten Autobahnen Darlehen gewährt, obwohl noch keine endgültige Entscheidung über ihren Bau gefallen ist. Zur Zeit wird eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung für die "Transportnetzentwicklungskonzeption (Transport Network Development Conception / TNDC) bis 2010" durchgeführt, welche drei Optionen für die Entwicklung des Verkehrsnetzes in unserem Land untersucht. Nicht nur die Strecken für mögliche neue Verbindungen, sondern auch ihre Existenz als solche wird untersucht und keiner jener Abschnitte, für die die EIB Darlehen gewährt, ist bisher definitiv genehmigt, weil im Anschluss an die strategische UVP die endgültige Form des TNDCs von der Regierung angenommen werden muss.
Des weiteren sind insbesondere die Strecken, für die die EIB Darlehen gewährt, extrem kontrovers aus der Sicht des Umweltschutzes:
Der Abschnitt 0805 der Autobahn D8 (Lovosice-Řehlovice) würde, so wie es heute geplant ist, durch das geschützte Landschaftsgebiet České středohoří führen. Wenn dies passiert, wird eindeutig gegen das Naturschutzgesetz (Nr. 114/1992 Sb.) verstossen, da dies ausdrücklich den Bau von Autobahnen in solchen Gegenden untersagt. Der Alternativvorschlag, der die natürlichen Schätze dieser Berge – eine Perle der schwer geschädigten nordböhmischen Region – bewahren sollte, wird jetzt im Rahmen

der strategischen UVP zur TNDC untersucht und die Strecke, die den Abschnitt 0805 mit beinhaltet, wird ernsthaften Zweifeln unterzogen.
Die Autobahn D11 steht in den Abschnitten 1104 und 1105 (Libice nad Cidlinou - Hradec Králové) vor ähnlichen Problemen. Nicht nur, dass sie den natürlichen Wert einer Zahl von Naturschutzgebieten mindern wird, sie soll ausserdem das wertvollste derselben zerschneiden: das Libický luh Naturschutzgebiet (höchster Schutzgrad). Vor einigen Jahren zogen die UVP-Unterlagen für diesen Abschnitt der D11 keine Alternativmöglichkeiten in Erwägung (auch nicht die Null-Option) und die Möglichkeit, den Bedarf an Transportkapazität ohne das Fällen von Bäumen über eine 100 m breite Schneise in Libický luh zu decken, wird erst jetzt in der strategischen UVP zum TNDC erwogen.
Die Situation betreffend die Prager Ringautobahn ist sogar noch komplizierter, weil neben der Untersuchung im Rahmen des selben strategischen UVP-Prozesses zur Zeit ein neues Stadtkonzept und ein neuer Nutzungsplan diskutiert wird und speziell die R1-Strecke zum Gegenstand einer Reihe von Bedenken wurde wegen ihrer künftigen Auswirkungen auf sowohl die Umwelt, Erholungsgebiete und auch auf dicht bewohnte Gebiete.

Angesichts der Rolle, die die EIB spielt bei der Bereitstellung von Mitteln für Strasseninfrastruktur, müssen wir mit Bedauern den Eindruck äussern, dass die Bank trotz ihrer pro-Umweltschutz-Rethorik sehr wenig tut, um ihr Interesse an den ökologischen Auswirkungen ihrer Darlehen und der Beteiligung der Öffentlichkeit zu beweisen. Daher wurde uns nichts mitgeteilt, als die EIB Darlehen für Verkehrsprojekte in Vorbereitung hatte, obwohl wir unser ernsthaftes Interesse daran ausgedrückt hatten (um aus Ihrem Brief zu zitieren: "Es obliegt der Bank nicht, einzelne Projekte mit Friends of the Earth oder anderen Bürgerinitiativen zu diskutieren", H. Marty - Gauquié und Y. Berghorst, Brief vom 26. September 1997).
Wir sind ausserdem empört über die Tatsache, dass die Bank kein Interesse an Kontakten zwischen NROs und dem Vertreter der EIB für die Tschechische Republik zeigt (Briefe, die wir an ihn richteten, wurden manchmal nicht beantwortet; einmal wurde der Brief von einer anderen Person beantwortet mit einer Erklärung, welche MitarbeiterInnen der Bank wir ansprechen sollten).
Ein weiteres Anliegen, dass wir erneut wiederholen müssen, steht in Zusammenhang mit der Transparenz der EIB-Globaldarlehen. Die EIB und ihre Vermittler vermittelten uns auf unsere Anfragen keine Informationen über den konkreten Fluss von Mitteln aus Globaldarlehen. Unserer Auffassung nach sollte diese Information nicht als vertraulich betrachtet werden, da wir lediglich an dem Zweck, für den die Gelder verwendet wurden, interessiert sind und keine Information zu den Empfängern der Darlehen, Projektdetails usw. verlangen.

Unter Bezug auf das oben Geschriebene bitten wir die EIB :
1. damit zu beginnen, ein ernsthaftes Interesse an den ökologischen Auswirkungen Ihrer Darlehensaktivitäten zu entwickeln. Dies muss auch die Ankündigung künftiger Aufträge in Zusammenhang mit den Projekten mit ökologischen Auswirkungen beinhalten, zumindest an jene Vertreter der Öffentlichkeit, die zuvor ihr Interesse an einer Beteiligung an der Vorbereitungsphase zur Gewährung der Darlehen signalisiert haben.
2. eine Politik der Öffentlichmachung von Informationen anzunehmen, die sicherstellt, dass die Öffentlichkeit Zugang zu Informationen über die Richtung der gewährten Darlehen hat und die uns die Möglichkeit gibt, EIB-VertreterInnen in der Vorbereitungsphase des Projektes zu treffen und mögliche Bedenken zu diskutieren.
3. das Vorgehen aufzugeben, wenn die Funktionsträger des Landes nicht auf die Briefe reagieren. Wir können keinen Grund darin sehen, warum wir nicht Kontakt zu dem EIB-Vertreter der Tschechischen Republik halten sollten. Unserer Meinung nach entspricht dies genau dem Subsidiaritätsprinzip, das von der EU unterstrichen wird, weil der Vertreter des Landes sich der örtlichen Situation sehr viel bewusster sein sollte als das Personal der Zentrale, das mit einem umfassenderen Zuständigkeitsbereich zu tun hat.
4. im konkreten Fall der Entwicklung der Infrastruktur in der Tschechischen Republik bitten wir die EIB, ihre Bereitstellung von Mitteln für den Bau des Autobahnnetzes zumindest bis zur Genehmigung der Pläne durch die Regierung zu unterbrechen. In Bezug auf das o.g. Thema sind wir bereit, uns mit dem/r VertreterIn der EIB zu treffen und ihn/sie detailliert über die derzeitige Situation zu informieren.

Wir möchten unsere Hoffnung ausdrücken, dass die von uns ausgedrückte ernste Sorge über die Politik der EIB bezüglich der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Öffentlichmachung von Informationen dazu beitragen wird, die EIB – als Hauptfinanzierungsinstitution der EU – in ein Organ

zu verwandeln, das partizipatorische Mechanismen auf allen Ebenen der Gesellschaft, wie sie von zahlreichen EU-Verhaltensregeln vorgegeben werden, respektiert. Wir suchen ausserdem die sinnvolle Diskussion über künftige Wege gegenseitiger Kommunikation im Rahmen des Treffens zwischen der EIB und Umweltschutzinitiativen aus Mittel- und Osteuropa im November.

Mit freundlichen Grüssen,

Pavel Přibyl
CEE Bankwatch Network-Koordinator für die Tschechische Republik

cc: Herrn Jean-Jacques Schul, Abteilung Projektevaluierung
Herrn Peter Bond, Direktor der Infrastrukturabteilung I

Brief an den Vize-Präsidenten der EIB betreffend Unterredungen(1998)

Rudolph de Korte
Vize-Präsident
Europäische Investitionsbank

Budapest, 28. Dezember, 1998

Sehr geehrter Herr De Korte,

wir möchten Ihnen für die Möglichkeit eines Treffens mit Ihnen und Ihrem Personal am 16. November danken. CEE Bankwatch Network hofft, dass die zwei Treffen, die wir mit Personal der EIB hatten, eine Tendenz anzeigen, die in der Zukunft von wachsender Offenheit und gegenseitiger Effizienz gekennzeichnet werden kann.

Während der morgendlichen Unterredung merkte Herr Henry Marty-Gauquié an, dass es einen Unterschied zwischen der Wahrnehmung und der Wirklichkeit der Bank gibt. Seiner Meinung nach ist die Bank mit ihren Darlehen und ihrer Politik umweltfreundlicher als wir, als NROs aus dem Umweltschutzbereich, dies wahrnehmen. Wir hoffen, dass wir im Rahmen des künftigen Unterredungs- und Interaktionsprozesses an einen Punkt gelangen werden, wo wir die Möglichkeit haben, die "Realität", auf die sich Herr Marty-Gauquié bezieht, zu verstehen und dass es keine weiteren in ökologischer und sozialer Hinsicht zerstörerischen Projekte geben wird. Im Rahmen des Prozesses künftiger Unterredungen und Interaktionen hoffen wir, dass es möglich sein wird, die Realität, auf die er sich bezieht, kennenzulernen und dass es keine in ökologischer und sozialer Hinsicht zerstörerischen Projekte geben wird, die dieses Bild stören. NROs sind bereit, mit der Bank zu kooperieren, wenn diese bereit ist, sich auf konkrete Art und Weise die Prinzipien ökologisch nachhaltiger Entwicklung und Demokratie zu eigen und sie auf der nationalen und lokalen Ebene einsatzfähig zu machen.

Wir kamen nach Luxemburg, wobei wir für diesen Anlass die Einschränkungen, die die EIB unseren Diskussionen auferlegt hatte, akzeptiert hatten. Jedoch hatten wir die Hoffnung, dass wir trotz dieser Einschränkungen die Möglichkeit haben würden, ein besseres Verständnis der Arbeitsmethoden und der Entscheidungslogik der Bank zu gewinnen - neben einem aufrichtigen Meinungsaustausch zum Thema Verkehr und Abfallwirtschaft.

Wir möchten den Organisatoren für die Präsentationen zum gesetzlichen Rahmen der EIB-Operationen sowie zu der ökonomischen Bewertung externer Umwelteffekte danken. Wir möchten die EIB ermutigen, bald den akademischen Inhalt dieser Untersuchungen auf die operationale Ebene zu übertragen und wir hoffen, von der Internalisierung von Externalitäten u.a. in festmüll-, energie- und verkehrsbezogenen Projekten zu hören.

Während unseres Treffens wurde darauf hingewiesen, dass es für die EIB nicht möglich ist, die Gesetzgebung der Gemeinschaft in Mittel- und Westeuropäischen Ländern aufgrund der Gesetzgebungsunterschiede anzuwenden. Wir hoffen, dass in Zukunft die EIB fähig sein wird, relevante EU-Regelungen auch in diesen Ländern zu befolgen oder dass sie klare und detaillierte, spezifische Vorgehensweisen und Verfahren entwickelt hat, die in diesen Ländern anzuwenden sind. Die Entwicklung solcher Vorgehensweisen und Verfahren würde das Werkzeug für die Sicherung

von Projektqualität stellen und geeignete Massstäbe für die Öffentlichkeit und andere Organe setzen, um den Fortschritt zu bewerten.

Was rechtliche Angelegenheiten betrifft, empfehlen wir, dass die EIB im nächsten Jahr Schritte unternimmt, wichtige "soft acqui"-Elemente in ihre Praktiken integriert (z.B. strategische Umweltuntersuchung, integrierte Luftverschmutzungsverhinderungs- und Kontrollmassnahmen), da sie ein Element der rechtsverbindlichen acqui in den nächsten Jahren werden wird.

Das Verkehrsthema bleibt eines der Bereiche, wo ein aktiver Dialog zwischen der Bank und NROs notwendig ist, zumal die Diskussion die Bedeutung dieses Themas nur hervorhob. Wir meinen, dass kleinere Gruppendiskussionen zu diesem Thema für beide Seiten gewinnbringend wären. So würde der offensichtliche Zeitdruck, der auf dem Treffen vorhanden war, gemildert und von NRO-Seite könnte mehr Sachwissen vermittelt werden. Solche Treffen könnten regional durchgeführt werden, einschliesslich der Möglichkeit, die Projektvertretungen zu treffen.

Wir glauben, dass es, um nachhaltige Mobilität zu erreichen, notwendig ist, dass gesamte Verkehrssystem in den Zugangsländern zu berücksichtigen. Vor der Gewährung der Darlehen sollte die EIB daher von den kreditnehmenden Ländern eine klare und integrierte nationale Verkehrspolitik verlangen, die entsprechend den Anforderungen an einen nachhaltige Entwicklung entwickelt wurde. Eine solche Politik sollte nicht nur internationalem, sondern auch nationalem und lokalem Bedarf entsprechen und würde als Basis für die Gewährung von Darlehen durch die EIB für bestimmte Verkehrsprojekte dienen. Zur Zeit beobachten wir eine sehr widersprüchliche Herangehensweise. Der Wartung und Modernisierung von Strassen-, Zug- und öffentlichen Bodenverkehrstransitsystemen wird nicht ausreichend Vorrang gegeben, während ein unverhältnismässiger Anteil an Mitteln ökologisch schädlichen Verkehrsinvestitionen gewidmet wird, wie z.B. dem Neubau von Strassen oder dem Flugverkehr. Da die von der EIB gewährten Darlehen entsprechende örtliche Gelder notwendig machen, tragen diese Neubauprojekte zu der Vernachlässigung von Schienensystemen, Strassenerhaltungsmassnahmen und den öffentlichen Verkehrsmitteln bei.

Während wir die Unabhängigkeit der EIB begrüssen dahingehend, dass sie nicht blind alle der TINA-Korridore als automatisch darlehensfähig betrachtet, indem Sie über Ihr eigenes ökonomisches, ökologisches und finanzielles Bewertungsverfahren verfügen unabhängig vom DG VII, und dass Sie öffentliche Transit- und andere Projekte berücksichtigen, die v.a. von nationalem oder regionalem, statt von internationalem Interesse sind, zeigt die Vergabe von Mitteln in der Vergangenheit für bestimmte Strassenkorridore von zweifelhafter ökonomischer Bedeutung und mit fragwürdigen Auswirkungen auf die Umwelt, dass ein Bedarf besteht an sowohl einer Neubewertung der EIB-Bewertungskriterien, als auch an der Entwicklung von neuen öffentlichen / zugänglichen Kriterien unter Hinzuziehung von Experten in diesem Bereich, von nationalen Regierungen, anderen IFIs und NROs.

In besonderen Fällen, wo der Verdacht besteht, dass Umweltstandards verletzt werden (wie z.B. beim Fall der ungarischen M0), sollte die Bank sich bemühen zu prüfen, wie gut der Betreiber seine ökologischen Pflichten erfüllt und der öffentliche Beteiligungsprozess implementiert wurde. Wir glauben auch, dass es für die Zukunft wichtig für die EIB ist, so schnell wie möglich das Memorandum des Einvernehmens mit DG VII zu unterzeichnen, um eine bessere Einschätzung finanzierter Projekte sicherzustellen.

In Bezug auf die Abfallwirtschaft meinen wir, dass uns der Zeitdruck das Thema nicht ausreichend behandeln liess. Unsere Experten meinen, dass der Gebrauch der "Abfallpyramide" vor jeglicher Zusage zu irgendeinem Projekt notwendig ist. Wir meinen, dass die Müllverbrennungsanlagenoption normalerweise die letzte Möglichkeit sein sollte und wir möchten anmerken, dass sie vermieden werden kann durch umsichtige Prüfung und Investition in andere Optionen.

Wir freuen uns, den Dialog mit Ihnen und Ihrem Personal zu diesen Themen fortzusetzen.
Mit freundlichen Grüssen,

Jozsef Feiler
Politischer Koordinator

Brief an den Oberen Geschäftsführungsausschuss zur Rolle der EIB beim Wiederaufbau des Balkans
DATUM: 4. Oktober 1999

AN: Mitglieder der Gruppe des Oberen Geschäftsführungsausschuss' zur wirtschaftlichen Koordination in Südosteuropa
James Wolfensohn, Präsident, Weltbank
Horst Kohler, Präsident, EBRD
Sir Brian Unwin, Präsident, EIB
G-8 Finanzminister

Bezug: Die Beteiligung der EIB am Wiederaufbau des Balkans

CEE Bankwatch Network bittet Sie um Ihre Intervention hinsichtlich der erklärten Absicht der Europäischen Investitionsbank, die Leitung bei der Entwicklung der Infrastruktur in Südosteuropa zu übernehmen. Als Vertreter von NROs in 11 Ländern Mittel- und Osteuropas ist es unser Hauptanliegen, die Aktivitäten internationaler Finanzinstitutionen in der Region unter dem Aspekt demokratischer Entscheidungsprozesse, der Transparenz sowie ökologischer und sozialer Belange der örtlichen Bevölkerung zu überwachen. Auf dieser Basis meinen wir, dass die Leitung durch die EIB aus den folgenden Gründen nachteilig wäre:

- Unter den in der Region aktiven internationalen Finanzierungsinstitutionen ist die EIB die am wenigsten transparente und sie beruft sich darauf, nur dem Markt verpflichtet zu sein. Sie ist nicht bereit, eine Politik der Offenlegung von Informationen anzunehmen, ähnlich den bereits etablierten und von anderen internationalen Finanzinstitutionen wie die Weltbank und die EBRD befolgten Verfahren, und sie ist auch nicht entgegenkommend in ihrer Interaktion mit der von ihren Projekten betroffenen Bevölkerung.

- Zur Zeit hat die EIB eine zentralisierte Infrastruktur mit Sitz lediglich in Luxemburg. Diese Unerreichbarkeit wird den Zugang zu Information und die Beteiligung der betroffenen Bevölkerung in den Balkanländern weiter einschränken. Ausserdem erhöht der Mangel an Transparenz und Verantwortlichkeit die Möglichkeit der Korruption beim Prozess des Wiederaufbaus.

- Der EIB fehlt es an klaren Verhaltensregeln ausserhalb der Europäischen Union. Dieser Mangeln an spezifischen Verhaltensregeln und Beteiligungsmethoden führt zu problematischen Projekten wie der Fernstrasse M0 in Ungarn, deren Bau wegen des Verstosses gegen nationale Gesetze unterbrochen wurde und durch den Europäischen Ombudsmann untersucht wird.

- Der Umfang des von der EIB verwalteten Projektportfolios und die Anzahl des von ihr beschäftigten Personals machen es physisch unmöglich, Projekte adäquat vorzubereiten und durchzuführen.

Der Wiederaufbau des Balkans sollte nicht nur die Investition in die Infrastruktur, sondern auch die Stärkung der Demokratie und der zivilen Gesellschaft in den Balkanländern beinhalten. Demokratische Entscheidungsprozesse beim Verwenden der Mittel zum Wiederaufbau sind von kritischer Bedeutung für die ökonomischen, politischen und sozialen Beziehungen zwischen den Balkanländern. Die internationalen Finanzgesellschaften müssen den Input von betroffenen Gemeinschaften, örtlichen Behörden, NROs, Expertengruppen und Gewerkschaften zu dem, was zu tun und wie es zu erreichen ist, suchen. Sie müssen klar und transparent strukturiert arbeiten, entsprechend ihren eigenen Methoden und sie müssen wohlüberlegte Entscheidungen treffen, die die Rechte und Meinungen der Zivilbevölkerung einschliessen. Auf dieser Basis möchten wir Sie bitten, sorgfältig zu überlegen, welche internationale Finanzinstitution den Wiederaufbau der Infrastruktur in Südosteuropa leiten sollte.

Mit freundlichen Grüssen,

Tomasz Terlecki, CEE Bankwatch Network

Herr Tomasz Terlecki
Aktives Vorstandsmitglied
CEE Bankwatch Network
Krakow

Die Reaktion der EIB auf den Brief von Bankwatch an den Oberen Geschäftsführungsausschuss

H. Marty-Gauqulé
Leiter Kommunikation

Luxemburg, 6. Oktober 1999.

Sehr geehrter Herr Terlecki,

ich beziehe mich auf Ihr Fax vom 5. Oktober 1999 betreffend die Beteiligung der Europäischen Investitionsbank am Wiederaufbau des Balkans. Ich wurde seitens des Präsidenten der Bank gebeten, eine Reihe von Anmerkungen zu machen.

Die Rolle der EIB, als langfristige Finanzinstitution der Europäischen Union, ist es, ihre aussergewöhnliche Erfahrung in der Finanzierung von Infrastruktur als Bestandteil einer klar definierten Beteiligung der Europäischen Union an der Unterstützung des Wiederaufbaus des Balkans anzubieten. Die EIB operiert nicht in einem politischen Vakuum in Mittel-, Ost- und Südosteuropa, sondern finanziert vorrangige Projekte, die den strengen Interventionskriterien der Bank entsprechen, nämlich ökonomisch, technisch und ökologisch innerhalb der national gesetzten Prioritäten im Rahmen der EU-Politik für die betreffenden Ländern. Dieser weitere EU-Unterstützungsrahmen beinhaltet auch von der Europäischen Kommission verwaltete Subventionshilfen, die, wo nötig, zur Unterstützung sozialer und institutioneller Massnahmen eingesetzt werden.

Die Bereitschaft der ElB, die Führungsrolle bei der Infrastrukturfinanzierung zu übernehmen, ist nur natürlich, wenn man ihre langjährige Erfahrung basierend auf der Finanzierung von Projekten seit über 40 Jahren, insbesondere im infrastrukturellen Sektor unter Anlegen derselben hohen Bewilligungsmassstäbe sowohl in der EU als auch ausserhalb, betrachtet. Sie steht auch in Einklang mit ihrer Verantwortung als der grösste internationale langfristige Darlehensgewährer in der europäischen Region.

Was den Balkan betrifft, wurde die mögliche Rolle von EIB-Aktivitäten vollständig dargelegt in dem Bericht, den wir letzte Woche zum Thema "Grundsätzliche Infrastrukturinvestitionen in Südosteuropa" veröffentlichten, der eine Prioritätenliste für Projekte in Höhe von 6 Milliarden EUR aufzeigte. Die EIB ist in der Region seit 1977 tätig und ihr Aktionsprogramm wurde im Rahmen der Bemühungen der internationalen Gemeinschaft zum Wiederaufbau entworfen in kompletter Koordination mit der UNMIK, dem Stabilitätspakt und dem Oberen Geschäftsführungsausschuss zur Wirtschaftlichen Koordination in Südosteuropa, welches Regierungs- und die anderen internationalen Hauptfinanzierungsinstitutionen umfasst.

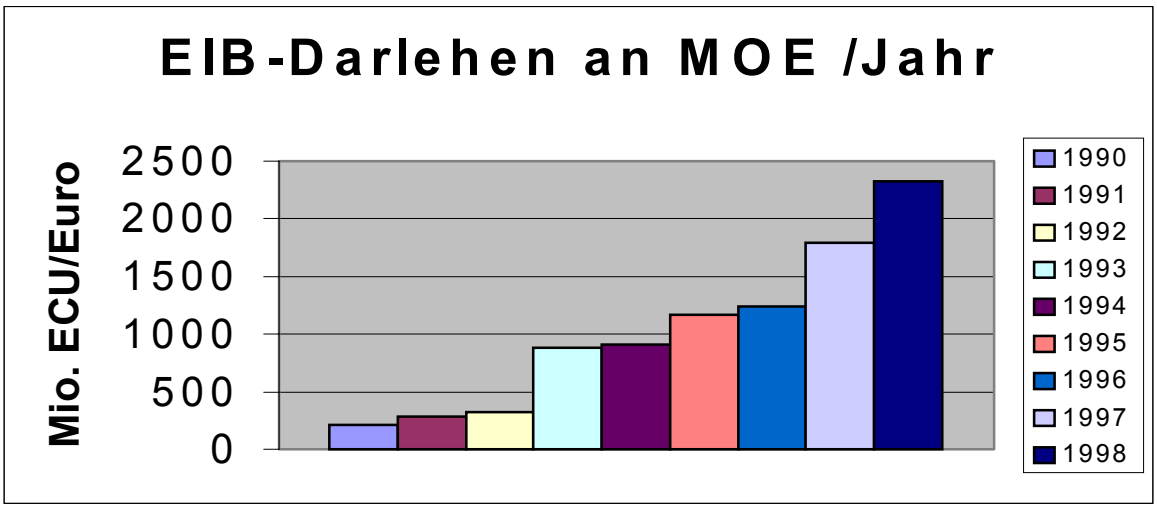
Die Fähigkeit und die Effizienz der EIB bei Finanzierungsinvestitionen im Balkangebiet wird sichergestellt durch eine neu eingeerichtete Balkan-Arbeitsgruppe, zusammengesetzt aus den Finanz-, Technik- und Wirtschaftsexperten der EIB.

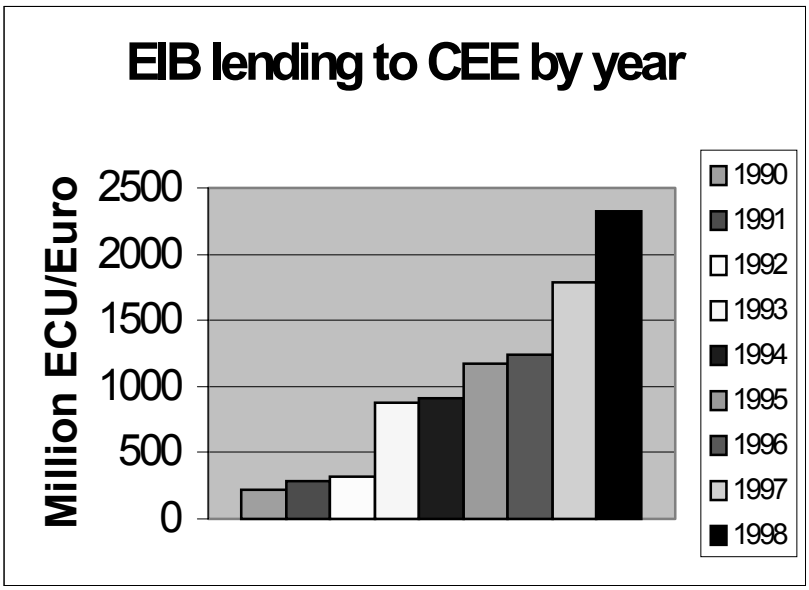
Ich muss den Vorwurf des Mangels an Transparenz gänzlich zurückweisen. Die Politik der EIB zur Öffentlichmachung ist per wiederum öffentlichem Dokument klar dargelegt. Die EIB verfügt ausserdem über eine Reihe von Beziehungen mit NROs sowohl in als auch ausserhalb der EU, von denen CEE Bankwatch eine ist. In Ihrem Fall haben wir jährliche Treffen und einen regelmässigen Austausch von Korrespondenz unterhalten und wir würden diese Diskussionen mit Ihnen gerne auf einer offenen und konstruktiven Basis fortsetzen.

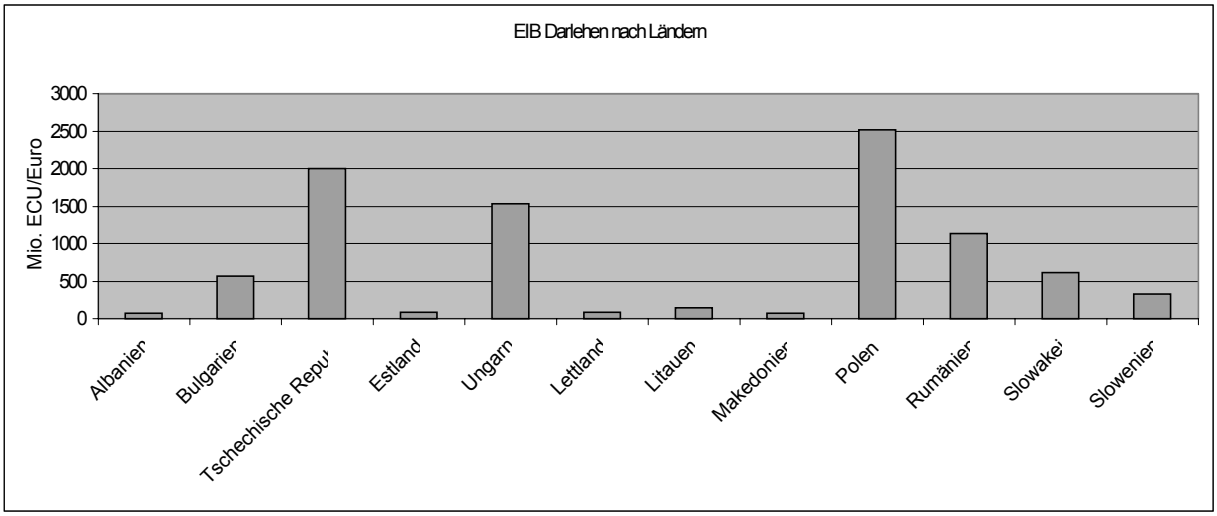
Angesichts des Verteilers Ihres Briefes wird eine Kopie dieses Schreibens an die Präsidenten der Weltbank und der EBRD geschickt und den interessierten Nachrichtenmedien zugänglich gemacht.

Henry Marty-Gauquié

Anhang II. Portfolio der EIB in Mittel- und Osteuropa
Statistiken







Liste der EIB-Projekte in Mittel- und Osteuropa (1991-1998)

Geschäftsjahr 1990

Staat	Kurzbeschreibung des Projektes	Betrag Mio. ECU	Inf.quelle
Ungarn	Ungarische Elektrizitätsgesellschaft – Modernisierung des Überlandleitungssystems, Machbarkeitsstudie zur Möglichkeit, ost- und westeuropäische Überlandleitungssysteme zu verbinden	15,00	AR, S.91
Ungarn	Globaldarlehen an die Inter-Europa Bank zur Finanzierung kleiner und mittelgrosser Fertigungs- und Tourismus- sowie Energiespar- und Umweltschutzprojekte	25,00	AR, S.91
Ungarn	Staatliches Ungarisches Telekommunikationsunternehmen– Modernisierung und Ausdehnung der Telekommunikationsanlagen	80,00	AR, S.91
Polen	Polnische Öl- und Gasgesellschaft – Erweiterung der Gasproduktion und des Gasabsatzes, Erschliessung neuer Lagerstätten, Verbesserung des Transports	50,00	AR, S.91
Polen	Globaldarlehen an Bank für Exportentwicklung zur Finanzierung kleiner und mittelständischer Unternehmen in der Industrie und im Tourismus sowie kleine Umweltschutz- und Energiesparprojekte	25,00	AR, S.91
Polen	Polnische Eisenbahngesellschaft – Modernisierung des gesellschaftseigenen Telekommunikationsnetzwerks und von Lokomotivenreperaturzentren	20,00	AR, S. 91

Geschäftsjahr 1991

Staat	Kurzbeschreibung des Projektes	Betrag Mio. ECU	Inf.quelle
Ungarn	Magyar Villamos Müvek Tröszt – Modernisierung des Heiz- und Elektrizitätskraftwerks Kelenföld nahe Budapest	35,00	AR, S.94
Ungarn	Globaldarlehen an die Ungarische Nationalbank zur Finanzierung von Industrie-, Tourismus sowie Energiespar- und Umweltschutzprojekten über örtliche Banken	80,00	AR, S.94
Polen	Globaldarlehen an die Polnische Bank für Entwicklung zur Finanzierung – über örtliche Banken –kleiner und mittelgrosser Fertigungs- und Tourismus- sowie Energiespar- und Umweltschutzprojekte	75,00	AR, S. 94
Polen	Modernisierung und Ausdehnung der Telekommunikationsanlagen	70,00	AR, S.94
Rumänien	Darlehen an die rumänische Regierung für die Regia Autonoma de Electricitate zur Modernisierung von zwei Braunkohlekraftwerken (Rovinari & Turceni)	25,00	AR, S.94

Geschäftsjahr 1992

Staat	Kurzbeschreibung des Projektes	Betrag Mio. ECU	Inf.quelle
Bulgarien	Darlehen an die Bulgarische Republik für die Nazionalna Electriciska - Compania zur Fertigstellung und Modernisierung des Kohlekraftwerks Maritza Ost II	45,00	AR, S.96
Bulgarien	Bulgarian Post and Telecommunications Co Ltd – Modernisierung des Telekommunikationsnetzwerks	70,00	AR, S.96
Tschechische	Globaldarlehen an die Tschechische Nationalbank zur	57,00	AR, S.85

Republik	Finanzierung einer Kreditlinie für kleine und mittelständische Unternehmen		
Ungarn	Ungarisches Transportministerium - Modernisierung des Flugverkehrskontrollsystems	20,00	AR, S.96
Ungarn	Darlehen an die Republik Ungarn – Bau einer Umgehungsstrasse in der Nähe von Sopron und Szolnok sowie Modernisierungsmassnahmen	50,00	AR, S.96
Polen	Polnisches Transportministerium – Modernisierung des Warschauer (Okecie) Flughafens	50,00	AR, S.96
Slowakei	Globaldarlehen an die Slowakische Nationalbank zur Finanzierung einer Kreditlinie für kleine und mittlere Unternehmen	28,00	AR, S. 96

Geschäftsjahr 1993.

Staat	Kurzbeschreibung des Projektes	Betrag Mio. ECU	Inf.quelle
Bulgarien	Globaldarlehen an die Bulgarische Nationalbank zur Finanzierung kleiner und mittelgrosser Projekte	30,00	
Bulgarien	Darlehen an die Bulgarische Republik (Teil des TEN) – Modernisierung des Flugverkehrssystems	30,00	AR, S.99
Bulgarien	Darlehen an die Bulgarische Republik – Ausbesserung von ca. 800 km Haupttransitstrassen und Autobahnen	21,00	AR, S.99
Tschechische Republik	SPT-Telecom - Modernisierung und Erweiterung des Telekommunikationsnetzwerks	65,00	AR, S.99
Tschechische Republik	Skoda automobilova – Modernisierung und Ausbau der Skoda Autofabrik in Mlada Boleslav	100,00	AR, S.99
Estland	Globaldarlehen an die Eesti Bank, über die Estländische Zentralbank, zur Finanzierung von kleineren und mittleren Industrie-, Tourismus-, Energiespar- und Umweltschutzprojekten	5,00	AR, S.99
Ungarn	Ungarisches Elektrizitätswerk – Verbesserung des Elektrizitätssystems, Machbarkeitsstudie zur Verbindung von ungarischen und westeuropäischen Überlandleitungssystemen	20,00	AR, S.99
Ungarn	Ungarische Republik – Bau und Modernisierung von Teilstrecken von Transit- und Umgehungsstrassen nördlich von Budapest	72,00	AR, S.99
Polen	Polnische Republik – Aufforstung von 17.000 ha landwirtschaftlichem Gebiet	13,00	AR, S.98
Polen	Globaldarlehen an die Polnische Bank für Entwicklung zur Finanzierung – über örtliche Banken –kleiner und mittelgrosser Fertigungs- und Tourismus- sowie kleiner Energiespar- und Umweltschutzprojekte	50,00	AR, S.98
Polen	Nationales Eisenbahnunternehmen (Teil des TEN) – Modernisierung der Bahnstrecke Berlin-Warschau	200,00	AR, S.98
Rumänien	Globaldarlehen an das Finanzministerium zur Finanzierung von Klein- und mittelständischen Unternehmen über ausgewählte rumänische Banken	30,00	AR, S.99
Rumänien	Darlehen an die Rumänische Republik (Finanzministerium) für die Romatsa R.A., Teil des TEN – Modernisierung des Flugverkehrskontrollsystems	24,00	AR, S.99
Rumänien	Darlehen an die Rumänische Republik (Teil des TEN) – Modernisierung des Fernverkehrsstrassennetzes	65,00	AR, S.99
Slowakei	Darlehen an Pozagas, a.s. – Unterirdischer Erdgaslagerplatz 40 km nördlich von Bratislava	55,00	AR, S.99
Slowakei	Darlehen an Slovenske Telekomunikacie – Erweiterung und Modernisierung des Telekommunikationsnetzwerks	45,00	AR, S.99
Slowakei	Darlehen an die Slowakei – Modernisierung des Strassen-	10,00	AR, S.99

	netzwerks		
Slowenien	Slovenske Zeleznice – Instandsetzung und Modernisierung der wichtigsten Ost-West-Eisenbahnlinien	47,00	AR. S.99

Geschäftsjahr 1994.

Staat	Kurzbeschreibung des Projektes	Betrag Mio. ECU	Inf.quelle
Bulgarien	Modernisierung des Flugverkehrssystems (Teil des TEN)	30,00	PR
Tschechische Republik	Öl-Pipeline zwischen der Tschechischen Republik und Deutschland	100,00	PR
Tschechische Republik	Modernisierung des Telekommunikationsnetzes	30,00	PR
Tschechische Republik	Modernisierung der Zugstrecke Berlin-Prag-Wien	125,00	PR
Estland	Modernisierung des Distriktheizsystems von Pärnu und Tallinn	7,00	PR
Estland	Modernisierung des Flugverkehrkontrollsystems	20,00	PR
Estland	Bau eines Tiefseehafenbeckens im Hafen von Muuga	15,00	PR
Ungarn	Globaldarlehen an die Nationale Spar- und Handelsbank - OTP zur Finanzierung von kleinen städtischen Infrastrukturprojekten	40,00	PR
Ungarn	Modernisierung und Erweiterung der Telekommunikationsanlagen	100,00	PR
Lettland	Globaldarlehen an die Lettische Investitionsbank (LIB), zur Finanzierung von kleineren und mittleren Unternehmen in Industrie, Tourismus, Energiesparen und Umweltschutz	5,00	PR
Litauen	Modernisierung des internationalen Flughafens von Vilnius	10,00	PR
Polen	Globaldarlehen an die Bank für Exportentwicklung zur Finanzierung von kleinen und mittelständischen Unternehmen in Industrie und Tourismus sowie kleine Umweltschutz- und Energiesparprojekte	13,00	PR
Polen	Modernisierung und Erweiterung der Telekommunikationsanlagen	150,00	PR
Polen	Modernisierung der Fernstrasse Wroclaw – Opole und Bau einer neuen Fernstrasse von Opole nach Gliwice (Teil des TEN)	125,00	PR
Rumänien	Modernisierung des Erdgasabsatznetzes	50,00	PR
Rumänien	Modernisierung des Flugverkehrskontrollsystems	16,00	PR
Slowakei	Erweiterung und Modernisierung des Telekommunikationsnetzwerks	20,00	PR
Slowakei	Modernisierung des Flugverkehrskontrollsystems	15,00	PR
Slowenien	Modernisierung der Haupt-Ost-West-Zugstrecken	13,00	PR
Slowenien	Bau der Autobahn Ljubljana-Celje	28,00	PR

Geschäftsjahr 1995.

Staat	Kurzbeschreibung des Projektes	Betrag Mio. ECU	Inf.quelle
Albanien	Globaldarlehen für kleine und mittlere Unternehmen	5,00	PR
Albanien	Allgemeines Strassendirektorium des Bau- und Tourismusministeriums – Modernisierung und Verbesserung von ca. 94 km der albanischen Haupt-Ost-Achse	24,00	PR
Albanien	Modernisierung des Hafens von Durres	5,00	PR
Bulgarien	Modernisierung und Wiederaufbau von Autobahnen und	60,00	PR

	Haupttransitstrecken	
Tschechische Republik	Darlehen an ein tschechisches Elektrizitätswerk als Finanzierungshilfe für sein umfangreiches Umwelt-programm, das die grössten Braunkohlekraftwerke auf internationalen Standard bringen wird	200,00 PR
Tschechische Republik	Darlehen für die Modernisierung von 450 km europäischer `E´-Strassen und für den Bau von vier Umgehungsstrassen, Strassenwartungsausrüstung und technische Unterstützung	60,00 PR
Estland	Darlehen an die Estische Investitionsbank zur Finanzierung von kleineren und mittleren Industrie-, Tourismus- und Dienstleistungs- sowie Energiespar- und Umweltschutzprojekten	5,00 PR
Ungarn	Globaldarlehen an die K&H Bank und OTP Bank und Verbundunternehmen von vier ausländischen Banken zur Finanzierung von Industrie-, Tourismus- und Infrastrukturprojekten	150,00 PR
Ungarn	Ungarische Telekommunikationsgesellschaft MATÁV – Erweiterung und Modernisierung des nationalen Telekommunikationsnetzwerks	50,00 PR
Litauen	Darlehen an die Litauische Bank für Entwicklung zur Finanzierung von kleineren und mittleren Industrie-, Tourismus- und Dienstleistungs- sowie Energiespar- und Umweltschutzprojekten	5,00 PR
Litauen	Modernisierung und Erweiterung des Ostseehafens von Klaipeda	14,00 PR
Polen	Globaldarlehen an vier polnische Tochtergesellschaften europäischer Banken zur Finanzierung von Industrie-, Tourismus- und Infrastrukturprojekten	100,00 PR
Polen	Darlehen zur Modernisierung eines 37km-Teilstücks der TEN E-20-Zugstrecke Berlin-Warschau-Minsk-Moskau	40,00 PR
Polen	Darlehen an eine Altpapieraufbereitungsanlage in Warschau	45,00 PR
Rumänien	RENEL-Renia Autonoma de Electricitate – Modernisierung des Heiz- und Stromerzeugungs-, Elektrizitätsleitungs- und Verteilungsnetzes	60,00 PR
Rumänien	Darlehen an die Regia Autonoma de Telecomunicatii (ROM-TELECOM R.A.) für die Erweiterung und Modernisierung des nationalen Telekommunikationssystems	80,00 PR
Rumänien	Romtelecom S.A. – Modernisierung des Telekommunikationsnetzes	80,00 PR
Rumänien	Darlehen für Investitionen in den Schwarzmeerhafen Constanta zur Reparatur von Sturm- und Unfallschäden am nördlichen Wellenbrecher und zur Fertigstellung aller Wellenbrecher des Hafens	35,00 PR
Slowakei	Modernisierung und Ausbau der internationalen Pipeline zum Transport russischen Erdgases durch die Slowakei nach Westeuropa	30,00 PR
Slowakei	Globaldarlehen zur Finanzierung von kleinen und mittleren Unternehmungen	50,00 AR
Slowenien	Druzba za Avtocest v Republiki Slovenjii (DARS) – Modernisierung des slowenischen Strassennetzes	32,00 PR

Geschäftsjahr 1996.

Staat	Kurzbeschreibung des Projektes	Betrag Mio. ECU	Inf.quelle

Albanien	Stromübertragungsnetz – Modernisierung und Verbesserung des Stromübertragungsnetzes in Albanien. Investitionen beinhalten Übertragungszwischenstationen (Durres, Vlora, Babice) und 140 km Übertragungsleitungen	12,00 PR 36/96
Tschechische Republik	Ein aus 12 internationalen Banken zusammengesetztes internationales Syndikat bürgt für das Darlehen an das Stromversorgungsunternehmen C'EZ, a.s. Das Darlehen dient einem umfangreichen Investitionsprogramm in den Umweltschutz (Gasentschwefelungsanlage für die "Reinigung" bedeutender Braunkohlekraftwerke)	100,00 PR 15/96
Tschechische Republik	Darlehen an Sko Energo Fin s.r.o. zur Finanzierung der Substituierung des kombinierten Skoda-Braunkohleheiz- und stromkraftwerks in Mlada Boleslav (260 MWth für Heiz- und 70 Mwe für Elektrizitätserzeugung)	55,00 PR 39/96
Tschechische Republik	Darlehen an Skoda - Volkswagen hat die von der EIB verlängerte Darlehensfazilität an die Skoda automobilova a.s. beendet. Die Gelder werden der Finanzierung von Fertigungsbetrieben, einer Lackierwerkstatt und eines Qualitätskontrollsystems in der Skoda-Autofabrik in Mlada Boleslav dienen.	100,00 PR 40/96
Tschechische Republik	Darlehen an die Staatliche Tschechische Eisenbahngesellschaft zur Modernisierung der 216 km-Strecke der Warschau-Wien-Zugstrecke zwischen Petrovice und Breclav	200,00 PR 39/96
Estland	Modernisierung der Tallinn-Narva Zugstrecke (60 km)	16,00 PR 14/96
Ungarn	Ausbau der mautpflichtigen Autobahn M3 von Budapest bis an die ukrainische Grenze	95,00 PR
Lettland	Wasserkraftprojekt – Darlehen für Modernisierungsarbeiten und Sicherheitsverbesserungen an Dämmen für die Daugava Wasserkraftwerke.	6,00 PR 31/96
Lettland	Globaldarlehen an die Lettische Investitionsbank (LIB) zur Finanzierung von kleineren und mittleren Unternehmen im Bereich Industrie, Tourismus, Infrastruktur in kleinem Rahmen, Energiesparen und Umweltschutz	5,00 PR 34/96
Litauen	Ausbau des Gasleitungs- und Absatznetzes	10,00 PR
Litauen	Globaldarlehen an die Litauische Bank für Entwicklung zur Finanzierung von kleineren und mittleren Unternehmen im Bereich Industrie, Tourismus, Infrastruktur in kleinem Rahmen, Energiesparen und Umweltschutz	5,00 PR 32/96
Litauen	Ausbau der Via Baltica – Ausbau des Streckenbereichs zwischen Kaunas und der polnischen Grenze in eine zweispurige Fernstrasse	20,00 PR 22/96
Litauen	EIB-Darlehen an die Stadt Riga. Das Darlehen wird den Riga Wasserwerken gewährt, um das Wasserver- und Entsorgungssystem zu modernisieren und zu verbessern	15,00 PR 19/96
Polen	Erdgaslagerplätze – Darlehen wird für die Umwandlung eines erschöpften Erdgasfeldes in Wierchowice, in der Nähe von Wroclaw, in einen unterirdischen Erdgaslagerplatz gewährt.	180,00 PR 25/96
Polen	Globaldarlehen an die Deutsche Bank Polska S.A. zur Finanzierung von Industrie-, Tourismus- und Infrastrukturprojekten in Polen	100,00 PR
Polen	TEN A-4 Autobahn – Instandsetzung und Ausbau von 70 km Strasse zwischen Wroclaw und Opole auf Autobahnstandard sowie 56 km neue Autobahn zwischen Opole und Gliwice.	100,00 PR

Rumänien	Bukarester Metro – Darlehen für die Modernisierung des Metronetzes in Bukarest (Anschaffung von Zügen mit modernisierter Technologie, Fertigstellung der Baumassnahmen und der Ausstattung eines 3,3 km Bereichs zwischen Bahnhof Nord und dem Platz des 1. Mais)	20,00	PR 46/96
Rumänien	Rumänisches Strassennetz – Ausbau von 180 km Haupttransitstrassen in Rumänien über einen Zeitraum von 1997-2001. Insbesondere Instandsetzung der E 81, die die Städte Cluj Napoca und Satu Mare verbindet..	70,00	PR 30/96
Slowakei	Gas-Pipeline – Darlehen an die Slovensky Plynarensky Priemysel (SPP) zum Ausbau der internationalen Pipeline für den Transport russischen Erdgases durch die Slowakei nach Westeuropa	30,00	PR 38/96
Slowakei	Elektrizitätsprojekt in der Slowakei – Darlehen an die Slovenske Elektrarne (SE) für die Renovierung eines Elektrizitätskraftwerks in Vonjany	70,00	PR 33/96
Slowenien	Darlehen für den Ausbau der Strasse Ljubljana – Celje in eine Fernstrasse	30,00	EIB Information

Geschäftsjahr 1997.

Staat	Kurzbeschreibung des Projektes	Betrag Mio. ECU	Inf.quelle
Bulgarien	Modernisierung des Flughafens Sofia – Darlehen dient als Finanzierungshilfe für einen neuen Passagierterminal und dem Ausbau der Hauptlandebahn.	60,00	PR 21/97
Tschechische Republik	Darlehen für die Beseitigung von Hochwasserschäden – Wiederaufbau von Strassen, Zugstrecken, Hochwasserschutz, Wasserbauprojekten und städtischer Infrastruktur	200,00	PR 37/97
Tschechische Republik	Soforthilfe für Hochwasserschäden – Hilfe zum Wiederaufbau eines Krankenhauses in Olomouc	0,50	PR 28/97
Tschechische Republik	Darlehen an die SPT Telecom a.s. als Finanzierungshilfe für das laufende Investitionsprogramm der Gesellschaft zur Digitalisierung von an die 1,1 Mio. Telefonleitungen und der Verlegung von 850 000 neuen Leitungen.	100,00	PR 37/97
Tschechische Republik	Modernisierung des Bahnnetzes (TEN) – Modernisierung der tschechischen Teilstrecke Berlin-Prag-Wien Zugstrecke (Erneuerung von Gleisen, Brücken und Tunneln, Elektrifizierung von 75 km Gleisstrecke, Modernisierung von Bahnhöfen, neue Kommunikations- und Zugkontrollsysteme)	75,00	PR 14/97
Tschechische Republik	Autobahnbau – Bau einer 62 km Autobahnstrecke zwischen Pilsen und der tschechisch-deutschen Grenze – Teil des TEN-Korridors Nürnberg-Prag	165,00	PR 27/97
Estland	Globaldarlehen zur Finanzierung von kleinen und mittelgrossen Unternehmen (Union Bank of Estonia)	10,00	EIB Info.
Estland	Darlehen an die Tallinn Airport Ltd. als Finanzierungshilfe für Investitionen zur Angleichung der Dienstleistungen an den internationalen Standard und auf ca. 1,4 Mio. Passagiere pro Jahr	10,00	PR 34/97
Ungarn	Magyar Villamos Müvek Rt. (MVM) – Finanzierung einer neuen dieselbetriebenen Verbrennungsturbine im offenen Kreislauf anstelle eines früheren Elektrizitätskraftwerkes in Lörinci zur Versorgung mit Spitzenlastelektrizität	35,00	PR 52/97
Ungarn	Darlehen an die ungarische Telefongesellschaft MATAV zur Unterstützung ihres Investitionsprogramms für zehn Jahre zur Anpassung des ungarischen Telekommunika-	168,00	PR 20/97

	tionsnetzwerkes an EU-Standard		
Ungarn	Ungarische Eisenbahn – zur Verbesserung der Effizienz, Leistung und Wettbewerbsfähigkeit der ungarischen Eisenbahnen	120,00	PR 12/97
Lettland	Modernisierung des Hafens Ventspils – Verbesserung des Zugangs zum Hafen durch Auslagerungen am Kanaleingang und im Binnenhafen, um grössere Schiffe unterzubringen, sowie die damit verbundene Rekonstruktion und die Verstärkung der Flussufermauer	20,00	PR 19/97
Litauen	Mobilfunknetz (GSM) – Entwicklung eines GSM-Mobilfunknetzes in Litauen. Das neue Digital-Netzwerk erstreckt sich auf die grössten Städte und Transportkorridore und bildet das Investitionsherzstück, das später ergänzt werden kann.	15,00	PR 03/97
Litauen	Mobilfunknetz (GSM) – Darlehen an UBA Bité GSM, den privaten Telefonbetreiber in Litauen zur Erweiterung des Mobilfunknetzes	7,00	PR 48/97
Polen	Hochwassersoforthilfe - Hilfe zur Restauration der alten Universitätsbibliothek in Wroclaw	0,50	PR 28/97
Polen	Instandsetzung von Hochwasserschäden - a) 225 Mio. ECU an die polnische Republik zum Wiederaufbau von Strassen, städtischer Infrastruktur, Hochwasserschutzinfrastruktur; b)75 Mio. ECU an die Eisenbahngesellschaft PKP zum Wiederaufbau von Gleisstrecken, Viadukten, elektrischen Anlagen usw.	300,00	PR 44/97
Polen	Globaldarlehen (via Vereinsbank Polska S.A.) zur Finanzierung von kleinen- und mittleren Infrastruktur-, Industrie-, Tourismus, Umweltschutz- und Energieprojekten	35,00	PR 33/97
Polen	Stadt Katowice – Verbesserung der städtischen Infrastruktur in Katowice einschliesslich der Finanzierung von zwei Umgehungsstrassen, einer Pumpstation für das Abwassersystem und einer städtischen Müllhalde	20,00	PR 46/97
Rumänien	Darlehen an die Radet R.a. zur Finanzierung der Instandsetzung des Wärmeversorgungsnetzes in Bukarest	35,00	PR 41/97
Rumänien	MDB Sebes FRATI S.A. – Bau eines Werkes für mitteldichte Faserplatten und Spezialharze in Sebes	47,00	EIB Information
Rumänien	Darlehen an die Romtelecom S.A. als Finanzierungshilfe für das laufende Investitionsprogramm der Gesellschaft, welches die Installation einer neuen Umschalt- und Übertragungsanlage und von Glasfaserkabeln beinhaltet.	40,00	PR 41/97
Rumänien	Rumänien für METROREX.R.A. – Erneuerung des Fuhrparks und Fertigstellung der Netzwerkinfrastruktur in der Bukarester Metro	20,00	EIB Information
Slowakei	Darlehen an die Slovenské Telekomunikàcie, s.p. für den Ausbau (bis zu einer Telefondichte von 35 Leitungen pro 100 Einwohnern) und die Digitalisierung (Digatalisierungsrate bis zu 78% bis zum Jahr 2000) des Telekommunikationsnetzes des Landes	100,00	PR 45/97
Slowakei	GSM-Netzwerk in der Slowakei – Entwicklung des zweiten Mobilfunknetzes in der Slowakei. Das Darlehen an die Globtel GSM a.s. unterstützt die Finanzierung der Installation von zwei Umschaltzentren, an die 500 Basisstationen, 19 Kontrollstationen	65,00	PR 47/97
Slowakei	Slowakische Strassenverbindungen mit Österreich und Ungarn (TEN) – Bau von 18km Fernverkehrsstrassen, die Bratislava mit den neuen Grenzübergängen nach Österreich und Ungarn verbinden (Strassenverbindung ist Teil	25,00	PR 17/97

	des TEN-Autobahnnetzwerks Nürnberg-Prag-Bratislava-Budapest und Wien)		
Slowakei	Umgehungsstrasse Bratislava – Finanzierung eines 6,5 km Stücks Stadtautobahn, einschliesslich eines 1,7 km langen Viaduktes, zur Umgehung des Zentrums von Bratislava und um zwei Autobahnabschnitte des Nürnberg-Prag-Bratislava-Budapest-Korridors zu verbinden.	72,00	PR 54/97
Slowenien	GSM-Netzwerk in Slowenien – Entwicklung des Mobilfunknetzes in Slowenien; Darlehen an die MOBITEL d.d., eine slowenische Telekommunikations-gesellschaft, zur Finanzierung eines Umschaltzentrums und verschiedener Basisstationen, Mikrowellen-Radioverbindungen, Anlagen, Gebäude	45,00	PR 53/97

Geschäftsjahr 1998.

Staat	Kurzbeschreibung des Projektes	Betrag Mio. ECU	Inf.quelle
Albanien	Neue Strasse Durres-Tirana - 21km Teilstück einer Strasse für hohes Verkehrsaufkommen zwischen Durres und Tirana (TEN-Korridor VIII)	22,00	AR/1998
Bulgarien	Instandsetzung, Modernisierung und Fertigstellung von an die 600 km Haupttransitstrassen	60,00	AR/1998
Bulgarien	Modernisierung und Ausbau der bulgarischen Haupt-kupferproduktionsstätte in Pirdop, östlich von Sofia	100,00	AR/1998
Bulgarien	Schutz von Gebieten entlang der Schwarzmeerküste und Stärkung von Bereichen des Ufers der Donau	25,00	AR/1998
Bulgarien	Verbesserung der Strassenverbindungen nach Griechenland – Verbesserung von Strassenbereichen zwischen Sofia und Kulata und der griechischen Grenze (E79) sowie zwischen Orizovo und Novo Selo an der griechischen Grenze (E80/E85)	40,00	AR/1998
Tschechische Republik	Finanzierung von kleinen und mittelgrossen Unternehmen; Globaldarlehen an die: Commerzbank AG (10,00), Vereinsbank (CZ) a.s. (10,00), Bank Austria Creditanstalt, Tschechische Republik a.s. (10,00), Deutsche Bank AG (10,00)	40,00	AR/1998
Tschechische Republik	Autobahnprojekt – Bau von sechs Abschnitten einer vierspurigen Autobahn und Schnellstrasse mit einer Gesamtlänge von 100 km, die im wesentlichen Prag bedient (künftige Kapazität der vervollständigten Abschnitte zwischen 40 000 und 45 000 Fahrzeugen pro Tag)	230,00	AR/1998
Ungarn	Darlehen für das Raffinerie- und Servicestationsnetzwerk der MOL – das Darlehen wird die Hälfte der Investitionskosten für eine Kokerei vom Typ "delayed coker" mit einer jährlichen Kapazität von 1 Mio. Tonnen der Duan Raffinerie und Verbesserungen der inländischen MOL-Service Stationen abdecken	125,00	AR/1998
Ungarn	Bau einer vierten Metrolinie, die Süd-Buda und Pest verbindet.	50,00	AR/1998
Ungarn	Finanzierung kleiner und mittelgrosser Unternehmen; Globaldarlehen an die Kereskedelmi es Hitelbank Rt. (K+H Bank), Budapest	30,00	AR/1998
Ungarn	Verbesserung des städtischen Transports, Abwassersystems, Festmüllentsorgung und städtischer Einrichtungen in Budapest	110,00	AR/1998

Ungarn	Ungarische Eisenbahn – die EIB finanziert die Verbesserung von 340 km Gleisstrecken auf vier Linien (Teil des Kernnetzes auf den internationalen Hauptkorridoren Dresden-Budapest-Bukarest/Sofia und Triest-Budapest-Lvov) zusätzlich zur Modernisierung der Anlagen	60,00 AR/1998
Lettland	Modernisierung der Haupt-Ost-West-Zugstrecke Spa-Latvijas-Dzelzcels	34,00 AR/1998
Lettland	Globaldarlehen an die Vereinsbank Riga zur Finanzierung kleiner Umweltschutz-, Energiespar-, Infrastruktur-, Industrie und Tourismusprojekte in Lettland	10,00 AR/1998
Litauen	Instandsetzung des Strassenverkehrsnetzes	40,00 AR/1998
Makedonien	Entwicklung des Autobahnnetzes – Darlehen zur Unterstützung des Baus von zwei Autobahnstrecken: 36 km auf der E65 zwischen Skopje und Tetovo, 31 km auf der E75 zwischen Stobi und Demir Kapija	70,00 AR/1998
Polen	Darlehen an die Isuzu Motors Polska Sp. für ein neues Dieselmotorwerk in Upper Silesia (Region Katowice) – das Werk wird 600 Arbeitsplätze stellen und zur Umstrukturierung der ehemals kohle- und stahldominierten Wirtschaft der Region beitragen	110,00 AR/1998
Polen	Bau eines 25 km-Abschnitts der Autobahn A4 südlich Richtung Katowice	150,00 AR/1998
Polen	Bau einer urbanen Schnellstrasse in der Region Katowice	100,00 AR/1998
Polen	Bau einer Tramlinie in Cracow	45,00 AR/1998
Polen	Entwicklung des Mobilfunknetzes	150,00 AR/1998
Polen	Bau der Poznan-Umgehung auf der AutobahnA2	130,00 AR/1998
Polen	Bau eines Lufttrennungs- und Verflüssigungswerks in der Nähe von Katowice	30,00 AR/1998
Rumänien	Globaldarlehen an die ABN AMRO Bank (Rumänien) S.A. für kleine und mittelgrosse Projekte rumänischer Gesellschaften und Versorgungsbetriebe, von Joint-Ventures und Unternehmen unter Beteiligung ausländischer Partner. V.a. Energie, Telekommunikations-, Industrie- und Tourismusprojekte	10,00 AR/1998
Rumänien	Strassenkorridore – Darlehen für die Verbesserung der Hauptstrassenkorridore in den Regionen Transsylvanien und Moldavia	225,00 AR/1998
Rumänien	nationale Eisenbahn – Modernisierung der Zuglinie zwischen Bukarest und Brasov, um eine Geschwindigkeit von 160 km/h für Passagierzüge und nachhaltige Leistungen zu ermöglichen	200,00 AR/1998
Slowenien	Haupt-Autobahnprojekt – 20 km Autobahnabschnitt zwischen Sentjakob und Blagovica, nordöstlich von Ljubljana, als Teil des Vorrangkorridors V des TEN von Italien zur Ukraine	130,00 AR/1998
Slowenien	Globaldarlehen an die Bank Austria d.d., Ljubljana	10 AR/1998
Slowakei	Bau eines kombinierten Erdgaswärme- und Elektrizitätswerkes in Bratislava	51 AR/1998

Anhang III. – Im Europäischen Parlament aufgeworfene Fragen

Anfrage zum Modernisierungs- und Ausbauprojekt des Internationalen Flughafens Sofia

Das Projekt zur Modernisierung und zum Ausbau des Internationalen Flughafens Sofia wird von der EIB mit 60 Mio. ECU finanziert. Die Mittel sind für den Ausbau der Landebahn und für einen Passagierterminal. Der Vertrag ist bereits unterzeichnet. Jedoch ist kein konkretes Projekt entworfen und es gibt keine Umweltverträglichkeitsprüfung dazu.
Es gibt nur einen von der britischen Gesellschaft "Sir Halkrow and Partners" erstellten generellen Rahmenplan für den Umbau des Flughafens Sofia. Ein spezifisches Projekt fehlt.
Im Rahmenplan sind verschiedene Varianten für die Verlängerung der Landebahn vorgeschlagen. Die Bauarbeiten stehen vor ihrem Beginn ohne ordentliche Beurteilung der Varianten und des Projektes. Es sollte eine UVP zu dem speziellen ausgeführten Projekt geben und nicht nur zu dem allgemeinen Plan. Bei der öffentlichen Anhörung zur UVP wurden Argumente gegen den derzeitigen Plan vorgebracht und Standortalternativen für den Flughafen vorgeschlagen. Keine derselben wurden berücksichtigt.
Der Flughafen befindet sich in inakzeptabler Nähe zur Stadt Sofia. Die Lärm- und Emissionspegel liegen über dem Standard. Es hat zahlreiche Proteste und Petitionen gegen den weiteren Ausbau des Flughafens durch die örtliche Bevölkerung gegeben.

Fragen:
Wieso fährt die EIB mit der Finanzierung eines Projektes fort, dass nicht konkret spezifiziert und entworfen und für das keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde?
Wie entspricht das Projekt den entsprechenden Gesetzen der Europäischen Gemeinschaft, auf die sich die Bank als Richtlinie in mittel- und westeuropäischen Ländern beruft? Ich möchte eine detaillierte Antwort mit Bezug auf jeden relevanten Teil der Gesetzgebung der Gemeinschaft zusammen mit einer Erklärung, wie die Erfüllung derselben erreicht wird.
Wie berücksichtigt die EIB die Beschwerden und Vorschläge der betroffenen Bevölkerung?
Welche Art von Dokumenten belegen, dass die EIB die Umweltverträglichkeit in Übereinstimmung mit den gemeinschaftlichen Standards als Richtlinien berücksichtigte? Ich bitte darum, die relevanten Projektunterlagen der Antwort beizufügen.

Antwort des Kommissionsmitgliedes Hans van den Broek (17. Juni 1998)

Die EIB hat berichtet, dass die Bank ein Darlehen in Höhe von 60 Mio. ECU für die Modernisierung des Flughafens Sofia einschliesslich des Baus eines Passagierterminals und der Erweiterung der Landebahn gewährt hat.

Die EIB kam zu diesem Projekt in einer relativ frühen Planungsphase. Die bulgarischen Behörden hatten damals einen Rahmenplan für die Modernisierung des Flughafens erstellt und dieser Plan wurde bezüglich seines Gesamteinflusses auf die Umwelt beurteilt. Die EIB konnte zu ihrer Zufriedenheit feststellen, dass bereits in einer solch frühen Phase der Projektentwicklung eine zufriedenstellende Beurteilung der Konsequenzen für die Umwelt und eine öffentliche Anhörung stattgefunden hatten. Die erwähnte Beurteilung beinhaltet die ökologischen Auswirkungen des Projektes auf die Luft, das Oberflächen- und Grundwasser, den Boden, die geologischen Gegebenheiten, Flora und Fauna, Landschaft und die Belastungen durch Abfall und insbesondere durch den vom Flugverkehr verursachten Lärm. Die Beurteilung schloss abschliessend, dass die Verlängerung der Landebahn in Richtung Osten über 540 m die Lärmbelästigung auf ein akzeptables Mass reduzieren würde. Daher wurde die Verlängerung der Landebahn im überarbeiteten Rahmenplan beibehalten.

Als Bedingung für die Gewährung des Darlehens forderte die EIB, dass der bestehende Rahmenplan von kompetenten internationalen Beratern verbessert würde, so dass er die internationalen Standards für die Erweiterung von Flughäfen, die von der ICAO formuliert sind, erfüllt. Diese Standards bedeuten u.a., dass das Projekt mit den relevanten internationalen Bestimmungen zur Umwelt übereinstimmt. Sämtliche Ergebnisse, die mit der o.g. Umweltbeurteilung erreicht wurden, wurden

von hochqualifizierten Experten im Lichte der ICAO-Standards kontrolliert und sie werden in den künftigen Phasen der Planung in Zukunft berücksichtigt werden.

Die EIB garantiert, dass diese Anforderungen erfüllt werden und sie die selben gemeinschaftlichen Standards zur Umweltregion befolgen wird.

Frage zur Lihir-Goldmine in Papua Neuguinea

Im Juli 1996 gab die EIB ein 46 Mio. ECU Darlehenspaket an die Lihir-Goldmine in Papua Neuguinea bekannt. In 30 Jahren Betrieb werden 104 Mio. Tonnen an Erzreserven ausgebeutet, wobei 341 Mio. Tonnen an Gesteinsabfällen produziert werden. Die Gesteinsabfälle würden in den nahegelegenen Hafen Louisiana an der Ostküste von Lihir Island entsorgt. Die Minengesellschaft Rio Tinto benutzt den offenen Zyanid-Auslaugungsprozess, der generell als stark verschmutzend bekannt ist. Im Verlauf der Lebenszeit der Mine werden 89 Mio. toxischer Erzabfälle produziert. Diese Erzabfälle werden bearbeitet, jedoch wird das dafür verwendete Wasser ebenfalls in einen tiefen Unterwasserausfluss entsorgt. Metallspuren im Bearbeitungswasser würden Kupfer, Arsen, Kadmium, Blei, Chrom und Quecksilber enthalten.

Die American Oversees Private Investment Corporation lehnte es 1995 wegen der o.g. Umweltauswirkungen ab, eine Versicherung gegen politische Risiken zu gewähren. Sie entsprechen nicht den US-Standards zur Abfall- und Abraumentsorgung.

Deshalb werden die folgenden Fragen an die EIB gerichtet:

1. Welche Umweltstandards wurden von der EIB bei der Erwägung des Lihir-Goldprojekts angelegt?
2. Entspricht das Lihir-Goldprojekt den Umweltstandards der EIB?
3. Da das Projekt bereits läuft, wie beabsichtigt die EIB die Umweltauswirkungen zu beobachten und welche Kriterien wendet die EIB dabei an?
4. Was sind die Grundsätze und Praktiken der EIB zur Integration von Erfüllung multilateraler Vereinbarungen in die Bankbarkeitskriterien für Projektvorschläge?
5. Wie berücksichtigte die EIB die Prinzipien und Praktiken, die in der UN-Konvention zum Meeresgesetz (Datum des Inkrafttretens 16. November 1994) erklärt wurden, unter besonderer Berücksichtigung von Teil XII, Artikel 194.1. und Teil XII, Artikel 196.1 bei der Entscheidung, das Lihir-Goldminenprojekt zu unterstützen?

Antwort der Kommission (Yves-Thibault de Silguy)

Bei der Beurteilung des Lihir-Projektes in Papua Neuguinea legte die EIB ihre üblichen Umweltstandards an. Sie können der „*Political Environment Declaration*“ entnommen werden. Entsprechend dieser Erklärung erfüllt das Projekt alle anerkannten relevanten nationalen und internationalen Anforderungen (insbesondere jene, die das australische und US-amerikanische Umweltschutzbüro verlangen) und verfolgt die besten zu erreichenden und erprobten Umweltpraktiken. Das Projekt stimmt ausserdem mit der FN-Meeresgesetzkonvention, der Papua Neuguinea beigetreten ist, überein.

Von der EIB finanzierte Projekte müssen mit jenen internationalen Konventionen übereinstimmen, denen das Gastland beigetreten ist. Die eigenen Organe dieses Landes sind formal dafür verantwortlich, dass solche Vereinbarungen respektiert werden. Im Fall Lihir war die Bewilligung zum Umweltschutzplan dadurch bestimmt, dass er einem Umweltkontroll- und Überwachungsprogramm mit umfangreichen Anforderungen hinsichtlich Berichten an die verschiedenen Behörden Papua Neuguineas zugeführt, von diesem genehmigt und damit verbunden würde. Von diesen und anderen

Informationen soll der Unternehmer regelmässig Berichte abgeben, einschliesslich unabhängiger Untersuchungen an die EIB. Diese Forderungen wurden eingehalten.

Anhang IV – Materialien in Zusammenhang mit dem M0-Fall

Brief von NROs an den Präsidenten der EIB
Sir Brian Unwin
Präsident der Europäischen Investitionsbank

12.11.1998. Budapest

Sehr geehrter Sir Brian:

Im Namen der unterzeichnenden Organisationen möchten wir darum bitten, dass die EIB, zusammen mit dem PHARE-Programm, die Auszahlung weiterer Darlehens- und Fördermittel an die ungarische Regierung für die M2- und M0-Autobahnprojekte zurückhält, zumindest bis das Zentralgericht von Pest ein Urteil betreffend die Legalität der Fortsetzung der Bauarbeiten gefällt hat

Der Bau der M0-M2-Strasse hat gegen verschiedene ungarische Gesetze verstossen. Zunächst einmal führt die Strasse in nur 150 m Entfernung an einem grossen Apartmentkomplex mit 5000 Bewohnern vorbei und die Hauptanschlussstelle liegt in 150 m Entfernung zu einem Kindergarten. Experten stimmen darüber ein, dass diese Standorte einem Emissionspartikel- (Stickoxide) und Lärmniveau ausgesetzt sein werden, das das entsprechend den ungarischen Gesetzen tolerierte Niveau überschreitet. Die Baugenehmigung wurde auf der Basis einer Karte erteilt, auf der der besagte Apartmentkomplex nicht erscheint. Die Strasse führt auch durch ein Naturschutzgebiet und zerstört bestimmte seltene, durch ungarische Gesetze geschützte Pflanzen. Während der Bezirk behauptet, die öffentliche Anhörung bekannt gemacht zu haben, war niemand der in diesem Bezirk Lebenden sich der Anhörung bewusst oder hätte an dieser teilgenommen trotz des enormen Interesses an dem Projekt. Dies ist nicht nur illegal nach ungarischem Recht, dies stellt auch eindeutig einen Verstoss gegen die EU-Richtlinien dar, die die Ankündigung in einer grossen Zeitung verlangen, und verstösst damit auch gegen die Grundsätze der EIB, den EU-Richtlinien im Falle der Gewährung von Darlehen ausserhalb der EU zu entsprechen. Es gibt ausserdem einige Zweifel an der Legalität der Umweltverträglichkeitsstudie. Die UVP wurde unter dem alten UVP-Gesetz durchgeführt und wurde ursprünglich abgewiesen. Während das Gebiet der sich im Bau befindenden Strasse nicht das Hauptanliegen der alten UVP war, hätte bei der Fortsetzung des Projekts im anderen Bereich eine UVP entsprechend dem wesentlich strengeren UVP-Gesetz von 1996 durchgeführt werden sollen.

Während der ungarische Justizverwaltungsprozess sehr umständlich ist, wird das erste Verfahren im Widerspruch zur Geschäftsordnung am 14. Januar 1999 stattfinden. Aus diesem Grund beeinflussen weitere Entscheidungen des Vorstands der EIB grundsätzlich den Bauprozess. Dieses Gerichtsverfahren ist ein Präzedenzfall in Ungarn, das Urteil kann nicht vorhergesagt werden. Aufgrund des nachlassenden Wertes des Grundeigentums der betroffenen Anwohner kann nicht nur eine finanzielle Entschädigung, sondern auch der Rückbau der Strassenbauten vom Gericht angeordnet werden.

Das Transportministerium ist bereit, mit der örtlichen Protestorganisation am 11. November zu verhandeln. Das Transportministerium hat den Baustop bis zur Verhandlung angeordnet.

Während wir die Zurückhaltung der EIB, der ungarischen Regierung Konditionen aufzuerlegen begrüssen, sollte es generelle Politik der EIB sein, einen Gesetzesrahmen und finanzwirtschaftliche Verantwortlichkeit in Harmonie mit der EU anzuregen. In dieser Hinsicht war das Darlehen für den Neubau entlang der M2-M0 unverantwortlich bei dem gegebenem, weiterhin unzureichenden Umfang von Investitionen in den Erhalt bestehender Strassen und der Übergewichtung von Neubauten, die zu einem grossen Teil zu der ungarischen Verschuldung beitragen. Während wir von der Ehrlichkeit der Bemühungen des Personals der EIB überzeugt sind, die Übereinstimmung ihrer Projekte mit dem ungarischen Recht zu überwachen, fehlt es der EIB an Personal und Erfahrung, um grössere Infrastrukturdarlehen ausserhalb der EU zu überwachen, wenn Umwelt- oder soziale Belange involviert sind. Leider fehlt Bürgerinitiativen in Ungarn immer noch ein ausreichendes Mass an Rechtshilfe gegen Verstösse gegen ihre eigenen Rechte, geschweige denn gegen Verstösse gegen EU-Richtlinien und –Politik. Diese Situation verlangt nach einem höheren Niveau von ökologischer und sozialer Sorgfaltspflicht bei der EIB als diese bei Darlehensgewährung innerhalb der EU notwendig ist.

Wir danken Ihnen sehr für Ihre Aufmerksamkeit in dieser Angelegenheit.

Mit freundlichen Grüssen,

Katalin Fokvári
Vorsitzender
Káposztásmegyer Umweltschutzgesellschaft
HU-1048 Budapest, Székpatak utca 10.
Tel.: +36 1 380 8143

András Lukács
Vorsitzender
Aktionsgruppe für Reine Luft
HU-1465 Budapest, Pf. 1676
Tel.: +36 1 361 3610. Fax: 36 1 365 0438
E-mail: levego@levego.zpok.hu

Barbara Mihók
Nationale Koordinatorin,
CEE Bankwatch Network
HU-1054 Budapest, Vadász u. 29.
Tel.: +36 1311 7855
E-mail: babarm@freemail.c3.hu

Walter Hook,
aktives Vorstandsmitglied,
Institute for Transportation and Development Policy
115 W. 30th St., Suite 1205, New York, NY 10001
Tel.: (212) 629-8001. Fax: (212) 629-8033
E-mail: mobility@igc.apc.org

Bei der Europäischen Beschwerdestelle eingereichte Beschwerde

An den Euröpäischen Ombudsmann
BESCHWERDE ÜBER MIssWIRTSCHAFT/VERWALTUNGSFEHLER

- 1. Von: (Name) European Environmental Bureau Im Namen von: CEE Bankwatch Network

  Adresse:

  Tel/Fax:

  2. Welche/s Institution oder Organ der Gemeinschaft ist der Gegenstand Ihrer Beschwerde?

Die Europäische Kommission	|_|	Der Wirtschafts- und Sozialausschuss	|_|
Der Europarat	|_|	Der Regionalausschuss	|_|
Das Europaparlament	|_|	Das Europäische Währungsinstitut**	|_|
Der Rechnungshof	|_|	Die Europäische Investitionsbank	|X|
Der Gerichtshof*	|_|	Sonstige	|_|

*** ausser in seiner gerichtlichen Funktion**

**** Die Europäische Zentralbank (seit 1.1.1999)**

- 3. Welches ist die Entscheidung oder Angelegenheit, über die Sie sich beschweren? Wann wurde sie Ihnen bekannt? Ggfs. Anlagen beifügen.

  Europäische Investitionsbank (EIB) finanziert den Bau des nördlichen Teilstücks des M0 – Autobahnrings (Autobahn M0-M2) um Budapest mit einem Darlehen von 11 Milliarde HUF (46 Mio. ECU). In unserer Auffassung verstiessen Planung und Bau gegen ungarische Gesetze und EU UVP Richtlinie (85/337).

  Die 5000 Anwohner eines nahe gelegenen Wohnblocks, die von den negativen Auswirkungen der nördlichen Strecke betroffen sind, wurden erst zum Beginn des Frühjahrs 1998 über den Bau in Kenntnis gesetzt, als sie alarmiert feststellten, dass Baggerarbeiten 250 m von ihrem Wohnblock begonnen hatten.
- 4. Welches sind Ihre Beschwerdegründe und welches sind Ihre Ansprüche? Ggfs. Anlagen beifügen.

  Die Originalpläne für den nördlichen Teilbereich der M0 wurden, einschliesslich der Umweltverträglichkeitsstudie, von UNITEF Ltd. im Juni 1994 erstellt. Diese geplante Strecke verband die Autobahn M3 (von Ost-Ungarn, Miskolc, kommend) mit der Hauptstrasse Nr. 11 (aus Norden kommend, auf der Westseite der Donau). Gemäss diesem Plan würde die M0 durch ein fast unbewohntes Gebiet nahe der M3 führen und dann die Verbindung mit der neuen M2 Hauptstrasse (von Vác kommend) herstellen, die die EIB ebenfalls mit dem Darlehen finanziert . **Von dort würde die Strasse über ein 16 m hohes, 270 m langes Viadukt führen, welches innerhalb von 250-300 m von einem Wohnblock namens Káposztásmegyer II vorbeiführt. Dieser Wohnblock hat 5000 BewohnerInnen. Die Anschlussstelle 2, welche die neue M0 mit einer Hauptverkehrsader in Richtung Budapest-Innenstadt verbindet, ist innerhalb von 150 m in der Nähe eines Kindergartens und 400 m von dem Wohnblock geplant.** Der geplante Rückstauverkehr auf zweispurigen Strassen, die in die Anschlussstelle aufgehen, ist nur 15 m von den Wohngebäuden entfernt und verläuft zwischen der örtlichen Schule, der Kindertagesstätte und den Apartments.

  Die Ringstrasse und die Anschlussstelle 3, die die M0 mit der M2 verbindet, führt durch ein Naturschutzgebiet, in den *Hippophae rhamnoides* – ein geschützter Busch - wachsen. **Ausserdem hat die Einzäunung des Gebietes, um es während des Baus zu schützen, was als Massnahme zur Schadenbegrenzung in der UVS herausgearbeitet wurde, nicht stattgefunden – unter**

Verstoss gegen Gesetz 53/1996, S. 31, welches jegliche naturschädliche Aktivitäten in Naturschutzgebieten einschränkt.

Aus Sicht vieler Experten wird der durch den verstärkten Verkehr verursachte Stickoxid- und Partikelausstoss 25-30% über den ungarischen Luft- und Lärmstandardwerten liegen. Neue medizinische Gutachten verweisen auf schwere gesundheitliche Risiken bei Einatmen von PM1O, welches v.a. von Kraftfahrzeugen verursacht wird. Auf jedem Kilometer werden täglich 2 t Schmutzpartikel ausgestossen. **Von den Lärmpegeln erwartet man ebenfalls, dass sie die Grenzen überschreiten und 70-76 dB am Tag und 63-68 dB in der Nacht erreichen (hochgerechnet bis zum Jahr 2008). Die offiziell anerkannten Grenzwerte sind 65 dB am Tag, 55 dB in der Nacht**. Dies verstösst nicht nur gegen die ungarische Verfassung (Gesetz 20-1949 Abs. 18), die den BürgerInnen das Recht auf eine gesunde Umwelt garantiert, sondern auch das Regionale Planungs- und Entwicklungsgesetz 21-1996 (Abs. 3), welches bestimmt, dass bei der Entscheidungsfindung zu Plänen und Projekten Umweltbelange genau so wichtig wie alle anderen Belange sind.

Der in der UVS vorgeschlagene Ausgleichsplan, um den Bau der neuen Strasse Bäume zu pflanzen, um einen schützenden Grüngürtel zu schaffen, wird das Problem nicht entschärfen, da es 10 bis 16 Jahre dauern wird, bis die Bäume gross genug sind, um ihren Zweck zu erfüllen.

Da für die Stadtverwaltung Budapest durchgeführte Verkehrsstudien eindeutig ein dramatisches Anwachsen des Verkehr und damit verbundenen Emissionen anführen, wird der Bau dieses Abschnitts der M0 die Qualität der Umgebungsluft beträchtlich verschlechtern. Da sich der nördliche Abschnitt der M0-Ringstrasse in dem Windkorridor befindet, von dem saubere Luft in die Stadt Budapest weht, könnte er für bedeutende Stadtgebiete den Verstoss gegen Umgebungsluftgesetze bedeuten. Das Team, welches die UVP durchführte, wobei ihm der Zugang zu einem Verbreitungsmodell fehlte, hat den Einfluss auf die Qualität der Umgebungsluft in Nord-Budapest nicht bestimmt. Auf jeden Fall ist es klar, dass das Projekt die Luftqualität für einen bedeutenden Teil der Stadt entscheidend verschlechtern wird – unter Verstoss gegen Entscheidung Nr. 28-1994 des Verfassungsgerichtes, welches alle neuen staatlichen Gesetze blockiert, die die Umweltbedingungen verschlechtern.

Diese Probleme wären in öffentlichen Anhörungen aufgezeigt worden, wären irgendwelche der betroffenen BürgerInnen oder Umweltschutzgruppen über eine öffentliche Anhörung informiert worden. Das Ministerium für Transport, Kommunikation und Wasserwirtschaft (KHVM) unterzeichnete am 19. Dezember 1997 einen Vertrag mit UTIBER Ltd., um die Arbeiten zu beginnen. Die BewohnerInnen von Káposztásmegyer II. wurden von dem Bau erst zu Beginn des Frühjahrs 1998 informiert, als sie mit Schrecken feststellten, dass Baggerarbeiten 250 m von ihren Wohnungen entfernt begonnen hatten. Die empörten BürgerInnen gründeten eine Initiative namens Káposztásmegyeri Környezetvédõk Köre Egyesület (Káposztásmegyer Umweltschutzgesellschaft, KKKG).

Während der Bezirk behauptet, die öffentliche Anhörung, an der 16 Regierungsbeamte teilnahmen, angekündigt zu haben, stellt ihr Eingeständnis, dass keine Person erschien trotz der offensichtlichen Betroffenheit, die durch die Gründung der KKKG demonstriert wird, einen klaren Verstoss dar gegen Gesetz 53-1995, dem Gesetz zu den Allgemeinen Regeln des Umweltschutzes, welches die adäquate Benachrichtigung der Öffentlichkeit vorschreibt, und gegen Regierungsdekret 152-1995, welches verlangt, dass die Anhörung in einer der wichtigsten Tageszeitungen bekanntgegeben wird. Es stellt ausserdem einen klaren Verstoss gegen EU-Vorschriften dar und verstösst damit gegen EIB-Politik, wie die Regelungen zum öffentlichen Zugang zu Dokumenten (97/C/243/06) besagen: "erkennt die legitimen Interessen der BürgerInnen ihrer Teilhaberstaaten wie auch der BürgerInnen in anderen Ländern, in denen die Bank Mittel aufnimmt und verleiht... , ...(die EIB) fühlt sich einer aktiven Informationspolitik verpflichtet" ... um EU-Vorschriften bei Darlehensgewährung ausserhalb der EU zu entsprechen. EU UVP-Vorschrift (85/337) besagt ausserdem (Artikel 6):

” 2. Mitgliedsstaaten sollen sicherstellen, dass:
- jeder Antrag auf Zustimmung zur Entwicklung und jede gemäss Artikel 5 erfasste Information der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, der betroffenen Öffentlichkeit wird die Möglichkeit gegeben, eine Meinung zu äussern, bevor das Projekt begonnen wird.”

Es gibt ausserdem einige Zweifel an der Legalität der Umweltverträglichkeitsstudie. Die UVP wurde unter dem alten UVP-Gesetz durchgeführt und wurde ursprünglich abgewiesen. Während das Gebiet der sich im Bau befindenden Strasse nicht das Hauptanliegen der alten UVP war, wurde, als das Projekt in dem anderen Bereich fortgesetzt wurde, keine UVP entsprechend dem wesentlich strengeren UVP-Gesetz von 1996 durchgeführt.

- 5. In welcher Form haben Sie sich bisher administrativ an die/das betroffene EU-Institution/Organ gewandt?
  Der beigefügte Brief wurde an die Europäische Investitionsbank gesandt mit der Bitte, die Zahlungen zu stoppen. Durch persönliche Kommunikation wurden die möglicherweise illegalen Bauschritte gegenüber Spezialisten der EIB erwähnt.
- 6. Wenn die Beschwerde Arbeitsbeziehungen zu gemeinschaftlichen Institutionen und Organen betrifft: Haben Sie alle Möglichkeiten für interne administrative Anträge und Beschwerden genutzt, insbesondere die in Artikel 90 (1) und (2) der Mitarbeiterregelungen erwähnten Verfahren? Falls ja, sind die Fristen für die Beantwortung durch die Institutionen bereits abgelaufen?
  Wir haben dem Präsidenten der EIB am 12. November 1998 ein Schreiben gesandt.

- 7. Wurde der Gegenstand Ihrer Beschwerde bereits durch ein Gericht geregelt oder ist er vor Gericht anhängig?
  Die örtliche Umweltschutzorganisation (KKKE) und die Aktionsgruppe für Reine Luft haben den Fall betreffend den nördlichen Abschnitt der M0 im Mai 1998 vor Gericht gebracht, der Verteidiger ist der Ermittlungsbeamte des ungarischen Staates. Der Gegenstand der Beschwerde ist vor dem ungarischen Gericht anhängig (Budapest, Bezirk 2.). Das erste Verfahren wird trotz des Widerspruchs zur Geschäftsordnung im Januar 1999 stattfinden.

- 8. Stimmen Sie einer Weiterleitung Ihrer Beschwerde an eine weitere Behörde (europäisch oder national) u, wenn der Europäische Ombudsmann entscheidet, dass er nicht berechtigt ist, sie zu behandeln?
  Ja.

Datum und Unterschrift:
John Hontelez
Europäisches Umweltschutzbüro (European Environmental Bureau)

N.B 1: Bitte beachten Sie, dass der Europäische Ombudsmann Beschwerden öffentlich behandeln soll, aber dass vertrauliche Behandlung auf Anfrage gewährt werden kann.
N.B 2: Versenden Sie bitte nur Kopien der für die Unterstützung Ihrer Beschwerde notwendigen Dokumente während ihrer vorläufigen Untersuchung.

Der Europäische Ombudsmann 1 avenue du Président Robert Schuman B.P. 403 F-67001 Strasbourg Cedex

Schriftverkehr betreffend die Untersuchungen durch den EU Ombudsmann
Von: "Barbara Mihok" <babar@mail.matav.hu>
An: <bwn-l@ecn.cz>
Bezug: Ombudsmann-Schreiben von Sir Brian
Datum: Do., 18. März 1999 20:09:43 +0100

Hallo Ihr alle,
während unseres Treffens kam ein Schreiben an den EU- Ombudsmann von der EIB, in dem Sir Brian seine Meinung über unsere Beschwerde mitteilte. Ich kann es hier nicht niederschreiben, weil es 3 Seiten lang ist.

Ich versuche es kurz zusammenzufassen:
Zunächst beschreibt Sir Brian das Projekt selbst. Dann: die UVP stellte die Bank zufrieden.
Der interessanteste Teil: "der Projektträger ist verantwortlich für die Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften und der Umweltstandards. In diesem Fall ist die Regelung und die Durchsetzung derselben in der Verantwortlichkeit der zuständigen nationalen Behörden, da Vorschrift 85/337/EEC in Ungarn, einem Land das nicht EU-Mitgliedsstaat ist, nicht anwendbar ist. Der Finanzvertrag für dieses Projekt setzt fest, dass der Betreiber alle notwendigen Genehmigungen für den Bau in Übereinstimmung mit den nationalen Gesetzen sicherstellt."
"Ich glaube, dass ... unser Schreiben zeigt, dass die Bank gänzlich einer aktiven Informationspolitik verpflichtet ist, obwohl ihre Rolle als Finanzinstitution und die Art ihrer geschäftlichen Aktivitäten einen gewissen Grad an Zurückhaltung gegenüber spezifischen Verfahren auferlegt."
"Die Bank fühlt sich gänzlich verpflichtet, die besten ökologischen Praktiken zu erreichen, insoweit ihre Rolle und ihre Verantwortlichkeiten dies erlauben und ich hoffe, dass dieses Schreiben und die begleitenden Dokumente die Position der Bank zufriedenstellend erklären."

Dies ist alles. Der Ombudsmann bat uns um unsere Meinung zu diesem Schreiben, falls wir nicht bis Ende April zurückschreiben, wird er "die Akten zu Ihrer Beschwerde auf der Basis der bereits von Ihnen übermittelten Informationen und der Stellungnahme der Bank schliessen."

Wir möchten unsere Meinung mitteilen unter Bezug auf einige Aspekte des Schreibens der EIB.

Beste Grüsse,
Barbara

Mihók Barbara
CEE Bankwatch Network, Ungarn
Nationale Koordinatorin
1191 Bp Üll i út 91/b
Tel./Fax: +36-1-216-72-97/95
babar@mail.matav.hu

Urteil zur Unterbrechung der Autobahnbauten
Gericht der Hauptstadt Budapest

Ref. Nr.: 5.P.23.097/1999/10

U r t e i l

In der Angelegenheit der Klage der Klägerin "Luftarbeitsgruppe" (Levegõ Munkacsoport) gegen die beklagte Partei "Staatliche Autobahnmanagementgesellschaft mit öffentlichem Auftrag" (Állami Autópályakezelõ Közhasznú Társaság), erteil das Gericht hiermit eine einstweilige Verfügung, die den

Beklagten verpflichtet, die Fortführung der Bauarbeiten jenes Abschnittes der Autobahn M0, welcher am Wohnblock Káposztásmegyer vorbeiführt, zu unterlassen.

Widerspruch gegen dieses Urteil kann innerhalb von 15 Tagen nach Erhalt, jedoch ohne Ausserkrafttreten der Ausführung dieses Urteils, eingereicht werden.

U r t e i l s b e g r ü n d u n g

Die Klägerin reichte Klage gegen die beklagte Partei ein mit der Bitte an das Gericht, die beklagte Partei dazu zu verpflichten, auf alle künftigen Tätigkeiten zu verzichten, die voraussichtlich die Fortsetzung der Bauarbeiten für die Autobahn M0 fördern; die Klägerin bat das Gericht ausserdem um eine einstweilige Verfügung, um den Beklagten daran zu hindern, den Káposztásmegyer-Abschnitt der Autobahn M0 zu bauen. Die Klägerin fügte Ihrer Petition Analysen von Dr. Dezsõ Radó und Dr. Ildikó Farkas bei, die folgendes zeigen: dass die Bedrohung der Umwelt in Form von Lärm und Luftverschmutzung bereits festgestellt wurde; dass die maximal erträglichen Verschmutzungsgrade aufgrund der Ergebnisse der vorläufigen Studien wahrscheinlich sogar noch überschritten werden; dass die Ergebnisse der Analysen zur Verschmutzung durch Staub noch nicht vorliegen; dass ein entscheidender Anstieg beim Auftreten von Pollenallergien wahrscheinlich ist; und dass der Umweltschutzaktionsplan zahlreiche Mängel enthält.

Der Beklagte bat das Gericht, sowohl die Klage, als auch die Bitte um die einstweilige Verfügung abzuweisen auf der Grundlage, dass der Beklagte in Besitz der erforderlichen Genehmigungen und Lizenzen handelte und die relevanten Vorschriften der anwendbaren Umweltschutzregelgungen beachtete; der Beklagte zog auch die professionelle Qualifikation von Dr. Dezsõ Radó, als Expertenberater aufzutreten, in Zweifel, insofern dass er nicht Mitglied der Technikerkammer sei, jedoch gab der Beklagte keinen Kommentar ab zum Wert der wissenschaftlichen Erkenntnisse oder Analysen von Dr. Dezsõ Radó und Dr. Ildikó Farkas, die vor Gericht Expertenaussagen machten.

Das Gericht sieht die Petition für eine einstweilige Verfügung als gut begründet an.

Aufgrund der dem Gericht zugänglichen Expertenaussage (bei der Beurteilung der Qualifikationen eine/r/s Expert/in/en ist nicht seine oder ihre Mitgliedschaft in der Technikerkammer, die entscheidend ist) ist es wahrscheinlich, dass der Marktwert der an die 5000 Wohnungen, die sich in der unmittelbaren Umgebung befinden, einen substantiellen Verlust erleidet, wenn die Autobahn M0 an ihrem geplanten Abschnitts entlang des Káposztásmegyer-Wohnblocks gebaut wird, aber über diese Tatsache hinaus besteht ausserdem eine realistische Gefahr in Sachen Lärm, Umweltverschmutzung, Staub und dem massiven Auftreten von Allergien – es gibt in der Umgebung mehrere tausend Einwohner –, deshalb ist das Gericht zu dem Schluss gekommen, dass die potentiellen Nutzen des Projekts – die teilweise Fertigstellung der Autobahn M0 – deutlich überwogen werden von den Gefahren und dem Schaden für die Gesundheit von mehreren tausend Menschen und das Gericht hat dementsprechend das im Verfügungsteil spezifizierte Urteil getroffen gemäss § 4 des Artikels 156 der Zivilverfahrensregeln.

Mit dem o.g. Urteil hat das Gericht auch den Umstand berücksichtigt, dass die Fertigstellung des gegebenen Abschnittes der Autobahn in keiner Hinsicht die Fertigstellung der gesamten Autobahn M0 bedeuten würde, da entsprechend den dem Gericht zugänglichen Informationen die Fortsetzung des Baus der Autobahn in der vorhersehbaren Zukunft nicht erwartet wird. Im Licht dieses Umstandes, würde die Fertigstellung des betroffenen Abschnittes an sich nicht entscheidend zu der Fertigstellung der Autobahn M0 beitragen, die in der Tat ein Projekt von ernsthaftem öffentlichen Interesse ist.

Der Urteilsbefund zur vorläufigen Durchführbarkeit basiert auf Paragraph /5/ des Artikels 156 der Zivilverfahrensregeln.

Erteilt in Budapest, 21. Juni, 1999

die Authentizität der Anwesenden bezeugend:
(unlesbare Unterschrift)

(unterzeichnet)
Dr. Ágnes Szentes
Vorsitzender Richter

Schriftverkehr betreffend die Untersuchungen des EU Ombudsmannes 2
: Barbara Mihok <babar@mail.matav.hu>
An: "'bwn-l@ecn.cz'" <bwn-l@ecn.cz>
Betreff: Gute Neuigkeiten betreffend den Ombudsmann!
Datum: Mo., 9. Aug. 1999 16:32:44 +0200

Hallo Ihr alle,
der Ombudsmann hat die EIB gebeten, mehr Informationen und mehr Details betreffend den M0-Fall zu geben. Der Ombudsmann scheint mit den bereits bereitgestellten Dokumenten nicht so zufrieden zu sein. Die Frist für die EIB ist der 30. September.

Gemäss dem Schreiben des Ombudsmannes: "Nach sorgfältiger Untersuchung der Akte bittet der Ombudsmann die EIB, die von dem Beschwerdeführer am 29. April 1999 gemachten Beobachtungen zu kommentieren und zudem detaillierter zu spezifizieren, wie sie in diesem spezifischen Fall die bestehende und wahrscheinlich künftige Umweltgesetzgebung und die vom Betreiber durchgeführte UVP untersucht haben.
Der Ombudsmann wäre ausserdem dankbar, wenn die EIB dem Ombudsmann die von der ausführenden Institution für das Projekt (dem Verkehrsministerium...) eingereichten Dokumente übermitteln könnte, welches die Hauptdokumente zu sein schienen, die bei der Entscheidung, das Darlehen zu gewähren, berücksichtigt wurden hinsichtlich der ökologischen Aspekte des Projektes."

Wir werden eine Pressemitteilung mit der Aktionsgruppe für Reine Luft vorbereiten und dem Ombudsmann die letzte Gerichtsentscheidung, die den Bau der M0 unterbricht, zusenden.

Beste Grüsse,
Barbara

Barbara Mihók
CEE Bankwatch Network
1091 Budapest
Ulloi ut 91/b
Ungarn
Tel.:+3612167297
Fax:+3612169215
babar@mail.matav.hu
www.bankwatch.org

* PRESSEMITTEILUNG * PRESSEMITTEILUNG * PRESSEMITTEILUNG * PRESSEMITTEILUNG

Kontakt
Andras Lukacs
Aktionsgruppe für Reine Luft
levego@levego.zpok.hu
(36-1) 361-3631

Barbara Mihok
CEE Bankwatch Network
babar@mail.matav.hu
(36-1) 216 72 97

Budapest., 13. August 1999.

UNGARISCHES GERICHT STOPPT BAU DER AUTOBAHN

Gericht entscheidet, dass Gesundheit der Umwelt und die Gesundheit der Bürger wichtiger ist

In einem Präzedenzfall, der von zwei Umweltschutzbürgerinitiativen vor Gericht gebracht wurde, hat das Gericht der Hauptstadt Budapest eine einstweilige Verfügung zum Stop des Baus des nördlichen Abschnittes der Autobahn M0 erteilt.. In seiner kürzlich veröffentlichten Entscheidung mit Datum vom 21. Juli 1999 hat das Gericht befunden, dass die neue Autobahn die örtliche Umwelt verschlechtern, die Gesundheit von Zehntausenden von örtlichen Bürgern bedrohen und den Anwohnern des Gebietes ökonomischen Schaden verursachen würde.

Die Autobahn M0 war als vierspurige Ringstrasse um Budapest geplant. Finanzmittel für den nördlichen Abschnitt der M0 kamen von der Europäischen Investitionsbank (EIB) und der PHARE der EU. Ihr Bau begann im Frühjahr 1998 auf unübliche Weise: Anwohner wachten eines Morgens zu dem Geräusch der ihre Wohnungen passierenden Baumaschinen auf. Die Anwohner hatten keine vorherige Information zum Bau dieses Autobahnabschnittes erhalten.

Wie geplant würde der nördliche Abschnitt der M0 durch ein Naturschutzgebiet und innerhalb von 200 m an dem Budapester Wohngebiet Kaposztasmegyer vorbei führen.. Eine Anschlussstelle würde durch die Nachbarschaft sehr nah an örtlichen Schulen, einschliesslich eines Kindergartens, führen. Bis jetzt war die Kaposztasmegyer Wohngegend als Grüngebiet mit sauberer Luft und friedlicher Umgebung bekannt. Viele Familien zogen in diese Gegend wegen dieser Eigenschaften.

Mit dem Bau der Autobahn konfrontiert, organisierten sich die örtlichen Anwohner in der Kaposztasmegyer Umweltschutzgesellschaft (KUG) und baten um professionelle Unterstützung durch die Aktionsgruppe für Reine Luft (AGRL), ein nationaler Zusammenschluss von 81 NROs aus dem Umweltschutzbereich. Gemeinsam erhielten die KUG und AGRL rechtliche Unterstützung von der Umweltmanagement- und Rechtsvereinigung (UMRV), einem nationalen Umweltdienstleister, und von Herrn Istvan Sarosi, einem Anwalt und Anwohner von Kaposztasmegyer.

Zwei der rechtlichen Argumente gegen den Bau des Nordabschnitts der M0 waren, dass er ohne effektive öffentliche Anhörungen geplant und dass die offizielle UVP missachtet wurde, als sie sich als den Bauplänen gegenüber ablehnend herausstellte. Sogar die UVP, die sich nur auf den Passagier- und nicht den kommerziellen Verkehr konzentrierte, hatte befunden, dass der erwartete Grad der Luftverschmutzung die von den ungarischen Normen erlaubten Grenzwerte überschreiten würde.

Kurz nachdem die Klage eingereicht worden war, richteten KUG und AGRL, zusammen mit CEE Bankwatch Network und dem Institut für Verkehrs- und Entwicklungspolitik mit Sitz in New York, eine Petition an die Europäische Investitionsbank, ihre Gelder zurückzuziehen. Sir Brian Unwin, der Präsident der Bank, lehnte diesen Antrag ab. In ihrer Antwort führte die Bank aus, dass jedes Projekt, das von ihr finanziert wird, detaillierten Umweltuntersuchungen unterzogen wurde und die notwendigen rechtlichen Unbedenklichkeitsbescheinigungen erhalten hat. .Darüber hinaus stellte die Bank fest, dass es nicht an ihr sei, die nationalen rechtlichen Verfahren des Landes, in dem sie ein Projekt finanziert, zu beurteilen.

Neben ihrer Arbeit im Rahmen des ungarischen Rechtssystems wandte sich die CEE Bankwatch Network im November 1998 um Abhilfe an den Ombudsmann der EU. Nach Meinung der NROs sollten internationale Finanzierungsinstitutionen verantwortlich sein für die Legalität der Projekte, die sie finanzieren. Zudem, argumentieren die NROs, sollten solche Institutionen ökologische und soziale und nicht nur ökonomische Konsequenzen bei der anfänglichen Entscheidungsfindung betreffend die Finanzierung berücksichtigen. Der Ombudsmann untersucht nun den Fall und bittet die EIB um detaillierte Informationen zu ihrer Entscheidung, das M0-Darlehen zu gewähren.

Trotz der einstweiligen Verfügung des Hauptstadtgerichtes, den Bau zu stoppen, werden die Arbeiten am nördlichen Abschnitt der M0 fortgesetzt.. Wie dem auch sei. Die örtlichen Anwohner und die sie unterstützenden Umweltgruppen werden ihren Kampf um ihre Gesundheit und ihre Umwelt für sich und ihre Kinder nicht aufgeben..

Schreiben des Europäischen Ombudsmannes an John Hontelez, EEB
16. 11. 1999
DER EUROPÄISCHE OMBUDSMANN
Jacob Söderman
Strassburg 16 -11- 1999

Herrn John Hontelez Generalsekretär
Europäisches Umweltbüro
Boulevard de Waterloo 34
B - 1000 Brüssel

Sehr geehrter Herr Hontelez,

Am 29. Juli 1999 habe ich Sie informiert, dass der Ombudsmann beschlossen hat, die EIB darum zu bitten, Ihre Beobachtungen vom 29. April 1999 zu kommentieren und den Ombudsmann mit weiteren Informationen und Dokumentationen in Bezug auf Ihre o.g. Beschwerde zu versehen. Ihre Beschwerde betraf die EIB-Finanzierung des Baus des Nordabschnittes der M0-Ringautobahn (Autobahn M0-M2 } in Ungarn.
Ich schreibe Ihnen, um Ihnen mitzuteilen, dass der Ombudsmann am 23. September 1999 eine Antwort von der EIB erhielt. In Ihrer Antwort beantwortete die EIB jedoch nicht die Anfrage des Ombudsmannes, sondern führte an, dass sie es nicht für angemessen halten würde, weitere Kommentare zu diesem Fall abzugeben.
Der Ombudsmann hat daher seine Anforderung von weiteren Informationen wiederholt und die EIB gebeten, bis spätestens zum 31. Dezember 1999 zu antworten.
In der Anlage erhalten Sie zu Ihrer Information eine Kopie des Briefes des Ombudsmannes an die EIB.
Mit freundlichen Grüssen,
Jacob SÖDERMAN

Schreiben des Europäischen Ombudsmannes an den Präsidenten der EIB
16.11.1999.
DER EUROPÄISCHE OMBUDSMANN

Jacob SÖDERMAN

Sir Brian Unwin Präsident Europäische Investitionsbank
100, boulevard Konrad Adenauer L-2950 Luxemburg

Herr Präsident,

am 2. Februar 1999 hat die Europäische Investitionsbank Ihre Stellungnahme zu der o.g. Beschwerde von Herrn John HONTETLEZ in Namen des Europäischen Umweltbüros gesandt. Die Beschwerde betrifft die ökologischen Auswirkungen des Baus des Nordabschnitts der M0-Ringautobahn (Autobahn MO-M2) in Ungarn, der von der EIB finanziert wird.

Am 29. Juli 1999 bat der Ombudsmann die EIB, die Beobachtungen des Beschwerdeführers vom 29. April 1999 zu kommentieren und bestimmte zusätzliche Informationen bereitzustellen.

In Ihrer Antwort vom 23. September 1999, führte die EIB an, dass die Entscheidung für die Finanzierung des Projektes vom Vorstand der Bank getroffen wurde, der über einen weiten Ermessensspielraum verfügt. Die EIB stellte zudem fest, dass entsprechend dem Artikel 237(c) des Gemeinschaftsvertrages die Entscheidungen des Vorstandes der Bank keiner rechtlichen Kontrolle unterworfen sind mit Ausnahme von Angelegenheiten, die in Zusammenhang mit Artikel 21 der Satzung der Bank stehen; bestätigt vom erstinstanzlichen Gericht im Fall T-460/93, *Téte und Andere v. EIB,* [1993] ECR ZI-1257. Die EIB informierte den Ombudsmann, dass sie es nicht für angemessen hielte, weitere Kommentare zu diesem Fall abzugeben.

Ich verstehe die Antwort der EIB als Weigerung, bei der Untersuchung der Beschwerde durch den Ombudsmann weiter zu kooperieren.

Ich bitte Sie höflich, diese Weigerung zu überdenken unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Aktivitäten des Europäischen Ombudsmannes nicht von Artikel 237 des Gemeinschaftsvertrages, sondern von Artikel 195 geregelt werden.

Entsprechend Artikel 195 des Gemeinschaftsvertrages führt der Ombudsmann, entweder auf eigene Initiative oder auf der Basis ihm übermittelter Beschwerden, Untersuchungen betreffend Fälle von Verwaltungsfehlern bei den Institutionen oder Organen der Gemeinschaft durch, mit Ausnahme von Fällen, die vom Gerichtshof und dem erstinstanzlichen Gericht in ihrer gerichtlichen Funktion behandelt werden. Artikel 195 des Gemeinschaftsvertrages sieht keine weiteren Ausnahmen vor, als jene bezogen auf die in ihrer gerichtlichen Funktion auftretenden Gerichte der Gemeinschaft. Insbesondere sieht er keine Ausnahme in Bezug auf die EIB vor.

Es sollt darauf hingewiesen werden, dass der Ombudsmann bei der Behandlung der vorliegenden Beschwerde nicht die Entscheidung des Vorstandes der EIB zur Finanzierung des Nordabschnittes der Autobahn M0 untersucht. Die Untersuchung des Ombudsmannes betrifft einen möglichen Fall von Verwaltungsfehler beim administrativen Verfahren, welches zu dieser Entscheidung führte.

Der Jahresbericht des Ombudsmannes für 1997 enthielt die folgende Definition von "Verwaltungsfehler":
Ein Verwaltungsfehler findet statt, wenn ein öffentliches Organ nicht entsprechend einer für dasselbe verbindlichen Regelung oder Prinzip handelt.
Am 16. Juli 1998 nahm das Europäisch Parlament eine Resolution an, die diese Definition begrüsste.[69]

Im vorliegenden Fall ergibt sich der mögliche Fall von Verwaltungsfehler wie folgt: Entsprechend der Erklärung der EIB zur Umweltpolitik untersucht die EIB Projekte im Lichte der aktuellen und wahrscheinlichen zukünftigen Umweltgesetzgebung, einschliesslich der Gesetzgebung zu Umweltverträglichkeitsprüfungen. Es ist daher klar, dass umweltbezogene Untersuchungen einen integralen Bestandteil des normalen Verwaltungsverfahrens der EIB zur Untersuchung darstellen, ob ein Projekt für die Finanzierung in Frage kommt.

Der Beschwerdeführer behauptet, dass keine ordentliche Untersuchung der ökologischen Aspekte des betroffenen Projektes stattfand. Wenn diese Behauptung stimmt, könnte die EIB nicht entsprechend den Prinzipien der ordnungsgemässen Verwaltung gehandelt haben, die Kontinuität bei der Befolgung normaler administrativer Praktiken vorschreiben, sofern nicht ein legitimer Grund für die Abweichung von normalen Praktiken in einem spezifischen Fall besteht.

Um der EIB eine Möglichkeit zu geben, zu der Behauptung des Beschwerdeführers Stellung zu nehmen, hat der Ombudsmann die EIB gebeten, detaillierter zu beschreiben, wie sie die aktuelle und wahrscheinliche künftige Umweltgesetzgebung und die durch den Betreiber des Autobahnprojektes durchgeführte UVP untersucht hat. Der Ombusmann hat die EIB ausserdem gebeten, hinsichtlich der ökologischen Aspekte des Projektes dem Ombudsmann die von der ausführenden Behörde (Ministerium für Transport, Kommunikation und Wasserwirtschaft) für das Projekt übermittelten Dokumente zukommen zu lassen, die die Hauptdokumente zu sein schienen, die bei der Entscheidung, das Darlehen zu gewähren, berücksichtigt wurden, sowie alle anderen Dokumente, die der EIB für die Untersuchung der Beschwerde durch den Ombudsmann für wichtig erscheinen.

Das Büro des Europäischen Ombudsmannes wurde eingerichtet, um die Beziehungen zwischen den Institutionen der Gemeinschaft und den BürgerInnen Europas zu stärken. In den Fällen, wo eine Institution erklärt, dass sie korrekt, entsprechend den für sie verbindlichen Regelungen und Prinzipien, vorgegangen ist, ist der/die BürgerIn manchmal mit dieser Erklärung zufrieden oder hat zumindest eine bessere Vorstellung von den Tätigkeiten der Institution. Es ist daher wichtig, dass die Institutionen der Gemeinschaft Gebrauch machen von der Möglichkeit, an den Untersuchungen des Ombudsmannes teilzunehmen, nicht nur, um zu vermeiden, dass mögliche Verwaltungsfehler festgestellt werden, sondern auch um den BürgerInnen ihre Tätigkeiten zu erklären.
Ich wiederhole daher die Bitte um weitere Informationen in diesem Fall. Ich wäre Ihnen dankbar, Ihre Antwort so bald wie möglich zu erhalten, auf jeden Fall jedoch bis spätestens zum 31. Dezember 1999.
Gemäss Artikel 2.9 der Satzung des Europäischen Ombudsmannes wird eine Kopie dieses Schreibens an den Beschwerdeführer gesandt..
Mit freundlichen Grüssen,

Jacob SÖDERMAN

[69] **OJ** 1998 **C** 392/168.