

Fallbeispiele aus dem „Schwarzbuch Fernstraßenbau“

- **15 n Regensburg (Saalhaupt) – Landshut – Rosenheim**
Kampf gegen Starrsinn der Straßenplaner
- **B 31 Überlingen – Friedrichshafen**
Intelligentes Verkehrskonzept nicht durchsetzbar
- **A 20 Nordumfahrung Hamburg:**
Autobahn für Kirchturmpolitiker
- **A 44 Kassel – Eisenach**
Symbol für die Einheit statt menschengerechter Lösung
- **Fehmarn-Belt-Querung:**
Groß, teuer, naturzerstörend
- **A 100 in Berlin:**
Stadtautobahn statt innerstädtischer Optimierung des ÖPNV
- **A 14 Magdeburg – Schwerin:**
Die „Kanzlerautobahn“
- **A 94 Forstinning - Pocking (A 3):**
Chancen einer integrierten Planung nutzen
- **B 456 Ortsumfahrung Usingen:**
Warum einfach, wenn´s auch teuer geht?
- **B 10 Nordtangente und Rheinbrücke bei Karlsruhe:**
Überteuerter Straßenbau statt umweltgerechter Verkehrskonzepte
- **B 1 Michendorf**
Straßenplaner unterminieren Vertrauen in Rechtsstaat
- **B 96 neu – neuer Rügendamm**
Festhalten an naturzerstörenden Fehlplanungen

15 n Regensburg (Saalhaupt) – Landshut – Rosenheim

Kampf gegen Starrsinn der Straßenplaner

Die Planungen für einen vierstreifigen Neubau der B 15 zwischen Saalhaupt (bei Regensburg), Landshut und Rosenheim ist ein Musterbeispiel für die Starrsinnigkeit von Straßenplanern. Obwohl verträglichere Alternativkonzepte vorliegen, ist immer noch der vierstreifige Neubau der B 15 zwischen den Autobahnen A 92 und A 8 vorgesehen, mitten durch eine der letzten großräumigen, naturnahen und bäuerlichen Kulturlandschaften Bayerns. Das positivste ist, dass das Bundesverwaltungsgericht mit mehreren Urteilen den Bau auch nur eines Meters bislang verhindert hat.

In den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 sind nur jene Abschnitte aufgenommen worden, die bereits planfestgestellt sind. Diese Abschnitte Saalhaupt-Neufahrn, Geisenhausen–Velden sowie die Westtangente Rosenheim wurden aber erfolgreich wegen Missachtung des Natur- und Umweltrechts beklagt. Die restlichen Abschnitte haben aufgrund ihrer sehr hohen Umweltrisiken einen besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag oder sollen nur in den Weiteren Bedarf eingestellt werden.

Selbst wenn die bayrische Staatsregierung den Bau des Projektes weiterhin durchziehen und alle anstehenden und zukünftigen Gerichtsverfahren gewinnen sollte, wird das Projekt nicht vor 2030 fertiggestellt. Sollten die Straßenplaner nach über 30 Jahren die Umweltverbände und ihre Alternativen endlich ernst nehmen, können alle gewinnen: Die Anwohner durch eine schnellere und wirklich effektive Lärmentlastung, die Natur durch einen naturschonenden, angepassten Ausbau der bestehenden Straßen und der Steuerzahler durch eingesparte Millionenbeträge.

B 31 Überlingen – Friedrichshafen

Intelligentes Verkehrskonzept nicht durchsetzbar

Exemplarisch für das Scheitern einer integrierten Verkehrsplanung steht die B 31 neu zwischen Überlingen und Friedrichshafen. Geplant ist in der Ferienregion am Bodensee der Neu- und Ausbau einer vierstreifigen, autobahnähnlichen Bundesstraße. Mit dieser soll nach Planung des Landes die bestehende B 31 vom Verkehr entlastet werden. Verbunden ist diese Planung außerdem mit dem ca. 90 Mio. Euro teuren, vierstreifigen Neubau der B 30 von Friedrichshafen nach Ravensburg

Da bereits 1993 in einer Umweltverträglichkeitsstudie festgestellt wurde, dass „die zu erwartenden Verkehrsentlastungen durch Neubauvarianten in keinem Verhältnis zu ihren ökologischen Risiken stehen“, haben Umweltverbände und Bürgerinitiativen ein Alternativkonzept entwickelt. Das Konzept umfasst den Ausbau des Schienenverkehrs am Bodensee, den Bau einer Straßenbahn zwischen Friedrichshafen über Meersburg nach Überlingen, generell die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und Lärmschutzmaßnahmen in den betroffenen Orten. Das Konzept beinhaltet auch den Bau einer kleineren Ortsumfahrung sowie Tunnel bzw. Einhausung an der bestehenden B 31. Da diese ortsnah geplant sind, haben sie weniger Eingriffe in wertvolle Natur- und Landschaftsräume zur Folge. Außerdem

verbrauchen sie weniger Flächen, führen nicht zu einer weiteren Zerschneidung der Landschaft und entlasten die betroffenen Ortschaften besser.

Trotz massiven Widerstands von Bürgern und Landwirtschaft am Bodensee wird an dem Neubau der B 31 unbeirrt festgehalten. Möglich ist dies nur aufgrund des bestehenden Planungsrechts, das Alternativkonzepte, obwohl sie sowohl ökologisch als auch ökonomisch sinnvoller sind, unbeachtet lässt.

A 20 Nordumfahrung Hamburg:

Autobahn für Kirchturmpolitiker

Obwohl Lübeck, Hamburg und Bremen bereits über die A 1 auf direktem Weg verbunden sind, soll mit dem Bau der A 20 zwischen Bad Segeberg und der Elbequerung bei Glückstadt eine zweite (längere) Autobahnverbindung für mindestens 1,285 Mrd. Euro in die Landschaft geschlagen werden. Bei heruntergerechneten Kostenansätzen ist ihre Einstufung in den Vordringlichen Bedarf nur durch den Druck der regionalen Politiker zu erklären.

Da die Trasse durch relative unberührte Gebiete führt, sind insgesamt 11 FFH-Gebiete, 3 EU-Vogelschutz und 2 „International Bird Areas“ von der Planung betroffen. Der noch im BVWP-Entwurf enthaltene naturschutzfachliche Planungsauftrag wurde dennoch aufgehoben. Eingriffe in wertvolle Naturräume bei Glückstadt sollen durch einen verlängerten Tunnel vermieden werden. Doch die Kosten dafür sind nicht in der Wirtschaftlichkeitsrechnung enthalten. Ebenso fehlt darin die Elbequerung, weil dafür eine – wegen der Kosten von mindestens 1 Mrd. Euro völlig unrealistische – private Finanzierung mit Mautbetrieb vorgesehen ist. Selbst ohne Berücksichtigung dieser Kosten schneidet die A 20 bei der gesamtwirtschaftlichen Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,6 sehr schlecht ab. Die Verkehrsprognosen des Bundesverkehrswegeplanes sind so gering, dass das vorhandene Straßennetz die erwarteten Verkehrsströme ohne nennenswerte Ausbauten aufnehmen könnte.

Da es für die A 20 keinen echten verkehrlichen Bedarf gibt, kann sie ersatzlos gestrichen werden. Der Schlüssel zur Lösung der Verkehrsprobleme im Norden liegt in Hamburg. Begründet wird der Bau mit dem oft verstopften Elbtunnel. Für diesen gerade erst durch die 800 Mio. Euro teure vierte Röhre erweiterte Verbindung ist nicht der Transitverkehr das Hauptproblem, sondern der Regionalverkehr. Lösungsansatz für die verbesserte Anbindung des westlichen Hamburgs und die Entlastung der Straße ist daher der Ausbau der S-Bahn. Doch für die Planung steht – obwohl von allen gefordert – schon seit Jahren kein Geld zur Verfügung.

A 44 Kassel – Eisenach

Symbol für die Einheit statt menschengerechter Lösung:

Dass sich sinnvolle Lösungen für Konflikte zwischen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und Naturschutz nur in einem frühzeitigen Dialog mit den Umweltverbänden finden lassen, zeigt die 10-jährige Planungsgeschichte der A 44.

Um die Anwohner der B 7 von den nach der deutschen Einheit gestiegenen Verkehrsströmen zügig zu entlasten, hat sich der BUND zu Beginn der 90er-Jahre gemeinsam mit 30 lokalen Initiativen und Gruppen für den Bau von Ortsumfahrungen an der B 7 und den Ausbau der Schienenverbindung der „Mitte-Deutschland-Bahn“ eingesetzt. Parallel dazu schlug der Bundesrat bei den parlamentarischen Beratungen zur Änderung des Bedarfsplans vor, anstatt einer Autobahn eine Bundesstraße vorzusehen. Der Ausbau der Bundesstraße würde nämlich durch eine an den bestehenden Siedlungsbändern ausgerichtete Linienführung ökologisch besser vertretbar und im Zuge der abschnittswisen Realisierung von Ortsumfahrungen auch schneller Abhilfe leisten.

Statt diesem Konzept zu folgen und die Anwohner schnell zu entlasten, wollte die Bundespolitik ein Symbol für das Zusammenwachsen der beiden deutschen Staaten setzen. Deshalb soll mit der A 44 eine komplett neue Autobahn parallel zur B 7 gebaut werden.

Diese wird jedoch so schnell nicht kommen: Das Bundesverwaltungsgericht hat den Weiterbau der A 44 wegen erheblicher Eingriffe in das FFH-Gebiet Lichtenauer Hochebene gestoppt. Auch andere Abschnitte sind wegen der Betroffenheit von FFH-Gebieten umstritten.

Obwohl die Umweltverbände nur auf Grund von Planungsfehlern der Straßenbauverwaltung und der Arroganz der Politik im Umgang mit Naturschutzargumenten den Bau eines Teilabschnittes der A 44 vor Gericht stoppen konnte, wird der BUND als Kläger für die verzögerte Entlastung der Ortschaften verantwortlich gemacht. Dass sich der BUND von Beginn an für umweltverträgliche Lösungen zur Entlastung der Anwohner eingesetzt hat und die Politik mit der Wahl der teuersten Lösung eine schnelle Entlastung der Anwohner verhindert hat, wird ausgeblendet.

Fehmarn-Belt-Querung:

Groß, teuer, naturzerstörend

Seit 30 Jahren in der Planung, durch ein privates Finanzierungsmodell mit Mautpflicht erneut aktuell: die Brückenkonstruktion über den Fehmarn-Belt. Kosten: 4,3 Mrd. Euro plus ca. 1,5 Mrd. für die Vorlaufstrecken. Dies entspricht ungefähr dem Verkehrsetat der nächsten 30 Jahre für Schleswig-Holstein.

Um den Bau zu rechtfertigen gehen die Planer von einer Verdreifachung des PKW-Verkehrs und einer Verdoppelung des Bahnverkehrs aus. Nach Meinung des BUND sind die Prognosen schöngerechnet. So warnt auch das Kieler Institut für Weltwirtschaft vor den Risiken, für die die Öresundbrücke ein gutes Beispiel ist. Die Kosten explodierten und der prognostizierte Verkehr bleibt aus.

Trotz dieser Erfahrungen wird an der Planung der Transitachse festgehalten. Für die Umwelt wäre das eine Katastrophe: ca. 100 Mio. Zug- und Landvögel nutzen den Fehmarnbelt als Durchzugsgebiet. Die Küste wird zerstört. Arbeitsplätze im Tourismus und der Fährschiffahrt gehen verloren.

A 100 in Berlin:

Stadtautobahn statt innerstädtischer Optimierung des ÖPNV

Berlin steht vor der Pleite und kann weder das Straßennetz noch die U-Bahnen ausreichend sanieren. Der bereits begonnene Bau neuer Straßenbahntrassen soll gestoppt, der Fahrplan der S-Bahn ausgedünnt werden. Und obwohl Berlin nicht einmal die Zulaufstrecken finanzieren kann, hält die Stadt am Bau des 6,3 Kilometer langen Abschnittes des innerstädtischen Autobahnringes auf der A 100 fest. Kostenpunkt: rund 600 Mio. Euro (davon 313 Millionen Euro für den Abschnitt zwischen Autobahndreieck Neukölln und Treptower Park).

Parallel zu einer bestehenden S-Bahn verlaufend, ergibt das Projekt weder verkehrspolitisch noch ökonomisch Sinn. Die neue Autobahn würde insgesamt zu mehr Autoverkehr in Berlin führen. Dieser aber bleibt naturgemäß nicht nur auf der Autobahn, sondern nutzt Zu- und Abfahrtstrecken. Zudem hätte die Realisierung des Projektes erhebliche Eingriffe in die gewachsene Stadtstruktur zur Folge. Sinnvoller wäre die Verwendung der Mittel für den Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems und des Radverkehrsnetzes. Davon könnte die ganze Stadt profitieren, das Ziel der Verlagerung von Autoverkehr auf Bus, Bahn und Fahrrad in die Tat umgesetzt werden. Wenn das Land Berlin auf den Bau verzichten würde, stünden ihm die Gelder nicht zur Umsetzung dieser Konzepte zur Verfügung. Statt dessen würden sie in andere Straßenbaumaßnahmen irgendwo in Deutschland fließen.

A 14 Magdeburg – Schwerin:

Die „Kanzlerautobahn“

Außer einem Kanzlerwort kurz vor der Landtagswahl in Sachsen-Anhalt im Frühjahr 2002 gibt es keine ausreichende Begründung für die Verlängerung der A 14 von Magdeburg bis zur A 24 kurz vor Schwerin. Mit den prognostizierten 16.000 Fahrzeugen pro Tag lässt sich der Autobahnbau jedenfalls nicht begründen, diese können von einer zweistreifigen Bundesstraße locker bewältigt werden.

Aus Sicht des Naturschutzes gehört die A 14 zu den problematischsten Projekten des neuen Bundesverkehrswegeplanes. 41 Prozent der untersuchten Fläche weisen ein sehr hohes Umweltrisiko auf, weitere 24 Prozent eine hohes. Insgesamt drohen 19 FFH-Gebiete, 3 EU-Vogelschutz und 3 „International Bird Areas“ beeinträchtigt zu werden.

Für den BUND ist ein Ausbau der bestehenden Bundesstraßen, insbesondere der parallel zur geplanten Trasse verlaufenden B 189, völlig ausreichend. Dies deckt sich mit den Ergebnissen der Umweltrisikountersuchung, die eine weitgehende Bündelung der Trassenführung mit der B 189 bzw. mit der Bahnlinie Ludwigslust – Wittenberge – Stendal – Magdeburg vorschlägt. Damit könnten nicht nur die Eingriffe in wertvolle Naturschutzräume und in die Bundeskasse minimiert werden. Auch den Menschen entlang der bestehenden Bundesstraßen wäre schneller geholfen, da der abschnittsweise Ausbau der Bundesstraßen die Ortschaften schrittweise und wesentlicher schneller vom – überwiegend regionalen Verkehr – entlastet würde.

A 94 Forstinning - Pocking (A 3):

Chancen einer integrierten Planung nutzen

Mit dem Vermerk „alternativ: Prüfung der B12“ macht der BVWP 2003 den Weg frei für eine sinnvolle Alternative zum 275 Mio. Euro teuren Abschnitt der A 94 Forstinning–Heldenstein. Bereits im Raumordnungsverfahren von 1991 wurde die B 12 als gleichwertige Trasse anerkannt. Damit werden die Chancen für diesen vom BUND und den Bürgerinitiativen geforderten Ausbau verbessert.

Für die östlich gelegenen Teilabschnitte der A 94 Markt–Pocking ist der 24,8 km lange, 100 Mio. Euro teure Abschnitt ab Malching im Vordringlichen, der Rest im Weiteren Bedarf. Angesichts der prognostizierten Verkehrsbelastung von 17.000 Kfz pro Tag und hoher Umweltrisiken wäre auch hier allenfalls eine Optimierung der vorhandenen Bundesstraße vertretbar.

Mit den so erzielten Einsparungen bei der A 94 könnte der geplante, z.T. parallele Ausbau der Schiene zwischen Markt Schwaben und Mühldorf vorangetrieben werden. Er steht bisher im Weiteren Bedarf. Doch angesichts des Verzichts auf eine integrierte Verkehrsplanung im A 94-Korridor wird dieser verkehrsträgerübergreifende Ansatz wohl eine Vision bleiben.

B 456 Ortsumfahrung Usingen:

Warum einfach, wenn´s auch teuer geht?

Die geplante Nordumfahrung für Usingen im Zuge der B 456 ist mit 27,9 Mio. Euro für 6,5 Neubaustrecke die teuerste und umweltschädlichste aller Lösungen zur Entlastung der Gemeinde. Die Umweltrisikoeinschätzung gibt dem Straßenprojekt schlechte Noten: Sechs Hektar wertvoller Lebensräume werden zerschnitten und zerstört. Die Naturschutzgebiete Usa- und Röllbachtal werden stark beeinträchtigt. Aufgrund der Topographie sind aufwändige Geländemodellierungen und sieben Brücken nötig, die das Landschaftsbild rund um Usingen dauerhaft schädigen werden.

Diese massiven Eingriffe lassen sich mit einer einfachen Alternative vermeiden. Die bereits vorhandene „Industriespange“ kann umweltfreundlich und kostengünstig für den Durchgangsverkehr hergerichtet werden. Sie müsste lediglich bis zur bestehenden B 456 verlängert und entsprechend beschildert werden, um den überörtlichen Verkehr aufzunehmen.

Dennoch ist die Planung wegen des „weit fortgeschrittenen Planungsstandes und der netzkonzeptionellen Wirkung“ in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 eingestuft. Eine Fehlentscheidung, die sich nur die mangelnde Betrachtung von Alternativen im Rahmen des BVWP-Bewertungsverfahrens erklären lässt.

B 10 Nordtangente und Rheinbrücke bei Karlsruhe:

Überteuerter Straßenbau statt umweltgerechter Verkehrskonzepte

Die in den BVWP 2003 aufgenommene Variante einer neuen Rheinbrücke der B 10 bei Wörth stellt die umweltschädlichste und teuerste Lösung dar. Zusammen mit der

Nordtangente Karlsruhe soll eine weitere Verkehrsachse zwischen der rechtsrheinischen A 5 und der A 65 auf pfälzischer Seite über den Rhein geschlagen werden. Durch die neue Straßentransversale wird die in der Region um Karlsruhe und Wörth problematische Lärm- und Schadstoffsituation durch die zu erwartende Verkehrsverlagerung aus dem rechtsrheinischen Bereich verschärft und die Induktion neuer Verkehrsströme weiter erhöht.

Das Projekt ist mit sehr hohen ökologischen Risiken verbunden. Betroffen sind nationale und europäische Schutzgebietskategorien („Natura 2000“). Außerdem liegt das vorgeschlagene Projekt komplett im hochwassergefährdeten Bereich.

Die wirtschaftlichste und damit einzig angemessene Alternative ist eine Ersatzbrücke direkt neben der dringend sanierungsbedürftigen Rheinbrücke. Nach den BVWP-Projektbewertungen sowie der Machbarkeitsstudie zur Rheinquerung aus dem Jahr 1999 betragen ihre Baukosten etwa 27,1 Mio. Euro. Dies macht nur ein Drittel der Kosten der 1,5 km nördlich gelegenen Variante aus, entsprechend schneidet sie auch bei der Nutzen-Kosten-Analyse deutlich besser ab. Statt der Nordtangente Karlsruhe reicht eine Optimierung der heutigen, sehr gut ausgebauten Straßenverbindungen vollkommen aus.

Die durch eine angepasste und ökologisch verträgliche Planung eingesparten Finanzmittel könnten im Gegenzug dazu beitragen, die Ausdehnung des Karlsruher Verkehrsband auf die gesamte Südpfalz zu finanzieren. Dieses von allen Parteien unterstützte Konzept scheiterte bisher jedoch an den knappen staatlichen Mitteln.

B 1 Michendorf

Straßenplaner unterminieren Vertrauen in Rechtsstaat

Massive Zweifel am rechtsstaatlichen Verfahren hat die Diskussion um die Ortsumfahrung bei Michendorf bei den Bürgern der Gemeinde ausgelöst. Das im BVWP 2003 als indisponibel eingestufte, 4,6 km lange Straßenprojekt im Zuge der B 2 basiert auf einer alten DDR-Planung und zerschneidet den Siedlungsbereich der Nachbargemeinde Langerwisch sowie zwei Landschaftsschutzgebiete.

Obwohl Betroffene und Umweltverbände – trotz massiver Zweifel am Bedarf – alternative Linienführungen wie z.B. eine „Bündelungstrasse“ entlang der Eisenbahn vorschlugen, hielt die Straßenverwaltung während der 12-jährigen Planungszeit stur an der Ausgangsplanung fest. Dabei gaben über 2.500 Betroffene (mehr als zum Transrapid) ihre Einwendungen zu Protokoll und rügten insbesondere die steigende Lärmbelastung von Wohngrundstücken sowie die Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen sowie Erholungsbereichen. Zahlreiche Einzelhändler und Gewerbetreibende beklagten, dass sie durch den Bau der Ortsumgehung die „durchreisende“ Kundschaft verlieren würden. Ebenso kritisierten drei Gemeinden, der Landkreis Potsdam-Mittelmark, die Landwirtschafts- sowie die Forstbehörde und die regionale Planungsstelle die vorgesehene Trasse.

Doch weder im Raumordnungs- noch im Planfeststellungsverfahren zeigten sich die Straßenplaner bereit für eine ergebnisoffene Diskussion der Alternativen. Ebenso unterließen sie die aufgrund der hohen Schutzwürdigkeit des Gebietes notwendige FFH-Prüfung. Jegliches Vertrauen in den Planungsprozess ging verloren, als

bekannt wurde, dass aus dem Auto eines Beamten angeblich Hunderte Einsprüche betroffener Bürger und Bürgerinnen gestohlen wurden, die Behörde aber nicht einmal eine Anzeige erstattete.

Wegen des massiven Widerspruchs verzögerte sich der Ablauf des Verfahrens, erst Anfang Februar 2003 erging der Planfeststellungsbeschluss. Der Konflikt eskalierte als das Verkehrsministerium den Beschluss noch vor seiner Veröffentlichung als Grundlage für Baumfällungen an der geplanten Trasse nutzen wollte, um vollendete Tatsachen zu schaffen. Couragierte Bürger und Naturschützer konnten die Fällungen in letzter Minute stoppen. Mehrere Betroffene, der BUND-Landesverband Brandenburg, die Gemeinden Langerwisch und Wilhelmshorst sowie eine Tankstelle reichten gegen den Planfeststellungsbeschluss Klagen ein – bisher noch ohne Erfolg.

B 96 neu – neuer Rügendamm

Festhalten an naturzerstörenden Fehlplanungen

Dass sich die Situation auf dem Rügendamm – außer einer Fährverbindung einziger Zugang nach Rügen – ändern muss, eint alle Politiker, Planer und Umweltverbände. Aber während die Landespolitiker frei nach dem Motto „nicht kleckern sondern klotzen“ eine komplett neue Brücke über den Strelasund bauen wollen, schlägt ein Zusammenschluss der Umweltverbände den moderaten Ausbau des bestehenden Rügendamms und der B96 auf Rügen vor.

Grund für den Alternativvorschlag ist nicht nur die erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch 128 m hohe Brückenpfeiler. Brückenpfeiler und Seilkonstruktion liegen zudem direkt in der Flugschneise von Millionen Zugvögeln – zwischen zwei EU-Vogelschutzgebieten.

Außerdem würde die neue Brücke zusätzlichen Autoverkehr anziehen, statt die Menschen durch eine Verbesserung der Bahn-Anbindung und des öffentlichen Verkehrs auf der Insel umweltverträglich zu befördern. Da die neue Straße außerdem in Bergen enden soll, würde der Stau nur ins Innere der Insel verschoben werden.

Während die neue Brücke mindestens 200 Mio. Euro kosten würde, liegt der Finanzbedarf für die Alternativlösung der Umweltverbände bei lediglich 66 Mio. Euro.

Wegen der hohen Kosten hatte man lange Zeit auf private Investoren gesetzt. Die Ausschreibung scheiterte jedoch daran, dass die Anbieter feststellten, dass die Verkehrsprognosen überhöht, die Baukosten dagegen unterschätzt wurden. Dennoch wird immer noch an der bisherigen Planung festgehalten – auch wenn der Alternativvorschlag eine wesentlich schnellere Linderung der Verkehrsprobleme bewirken würde. Statt dessen hoffen Land und Bund nun auf die Bewilligung von EU-Geldern.