

Liebe TRARA-Boten-Leser,

heute haben wir wieder mehrere Themen zu bieten:

- 1. Neues Planungsbeschleunigungsgesetz des Bundes/Auswirkung auf den TRARA**
- 2. Huber kämpft nicht um Nahverkehrsgelder**
- 3. Privatisierungsprojekt des Bahn-Oligarchen Mehdorn - Gefahr für den Transrapid?**
- 4. Stand zu den letzten Ausschreibungen im Regionalverkehr in Bayern**
- 5. Aktion von BN und VCD in Regensburg am 16.1.06**

Als Schmankerl -wer es tatsächlich noch nicht kennt - ein Auszug aus einer Rede unseres Landesfürsten zum Sauer-Äh-Dauerthema...

### **Neues Planungsbeschleunigungsgesetz des Bundes**

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee betreibt die Vereinfachung der Planung von Infrastrukturvorhaben. Das Infrastruktursbeschleunigungsgesetz soll die verlängerte Ostregelung, das sog. Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz, so schnell wie möglich ablösen.

Die Ziele sind klar: der Weg vor Gericht wird auf eine einzige Instanz, nämlich das Bundesverwaltungsgericht zusammengeschrumpft. Auch für Umweltverbände gilt dann die gleiche beschnittene Einspruchsmöglichkeit. Diese Neuerung würde eine kritische Überprüfung der Megabaustellen sehr teuer für Bürger und Verbände machen, da gerichtliche Einwendungen nur noch beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig möglich sind. Dort sind zum einen die Gerichtskosten höher, zum anderen werden die Bundesrichter kaum eine ordentliche Prüfung vornehmen.

Die Folge: von Terminen gehetzte schlechte Planer könnten sich zu minderwertigen, schlampigen Planungen ermutigt fühlen - sie können ja in Zukunft davon ausgehen, daß sich gerichtliche Auseinandersetzungen nur noch wenige leisten können. All das, was in der Bundesrepublik an Rechtskultur bei der Bürgerbeteiligung an Planungen in den 70er und 80er Jahren aufgebaut wurde und viele Planungen optimiert hat, soll jetzt mit einem Federstrich eliminiert werden. Sinnvolle Planungsbeschleunigungen wie z. B. bei Tramausbauten gibt es im Entwurf dagegen nicht.

Der Verkehrsausschuss des Bundestages hat heute soeben eine Anhörung zum Gesetzentwurf am 15.3.2006 beschlossen. Sie könnte noch verschoben werden, wenn die Koalition die gewünschten Änderungen nicht bis 15.2. eingearbeitet hat.

### **Auswirkung auf das Transrapiprojekt**

Wir vermuten ja alle, daß die Auslegung der Planunterlagen zum Transrapid verschoben wurde, um die Erleichterungen des neues Gesetzes für das TRARA-Projekt auszunützen. Das ist allerdings juristisch nicht schlüssig, weil mehrere Erleichterungen (Rückwirkungsmöglichkeit) auch an anderer Stelle des Gesetzentwurfs eingebaut wurden.

In dieser Logik kann das Gesetz allerfrühestens ab 1.April (!) gelten, eher ab 1. Mai. Das bedeutet, daß das Anhörungsverfahren erst da formell beginnen kann .

### **Position der Stadt München**

Die Stadt München lehnt das Gesetzesvorhaben der Bundesregierung ab, was angesichts der Stellung des OB Ude als Städtetagspräsident nicht unwichtig ist. Ein entsprechender Antrag wurde letzte Woche verabschiedet.

Die oftmals angekündigte wurde um weitere 3 Monate verschoben, um in den Geltungsbereich des neuen Gesetzes zu kommen. Damit wird die befürchtete starke Einschränkung der Bürgerbeteiligung an der Transrapid-Planung zur Tatsache.

### **Huber kämpft nicht um Nahverkehrsgelder**

Als schlechtes Omen ist Verkehrsminister Hubers frühzeitige Resignation bei den Nahverkehrsgeldern des Bundes an die Länder zu sehen. Bayern hat sich als einziges Land mit der Kürzung der Nahverkehrsgelder einverstanden erklärt. Wie Huber dann aber noch Gelder für den TRARA finden will, bleibt seinen Rechenkünsten vorbehalten.

Nahverkehrsgelder vom Bund an Bayern:	0,7 Mrd Euro / Jahr
Voraussichtliche TRARA-Kosten:	2,0 Mrd Euro

### **Privatisierungsprojekt des Bahn-Oligarchen Mehdorn - Gefahr für den Transrapid?**

Am 17. Januar präsentierte Verkehrsminister Tiefensee das sogenannte Gutachten zur Privatisierung der Bahn. Ganz abgesehen von den schlechten Erfahrungen, die zum Beispiel Großbritannien mit der Privatisierung der British Rail machte (sie ist de facto renationalisiert!), ist ja vollkommen unklar, was mit den vorübergehend liquiden Mitteln passieren könnte. Für naive Geldjongleure könnte der Eindruck entstehen, davon könne man ja den Bundesbeitrag für den Transrapid bezahlen resp. erhöhen. Es wäre die berühmte Milchmädchenrechnung: Die Zahlungen des Bundes an die Bahnen würden durch eine Privatisierung mit Sicherheit nicht geringer. Die Erfahrungen aus anderen vergleichbaren Vorhaben zeigen eher, daß Änderungen der Verträge oder andere Anforderungen an die Bahnen für die Staaten erheblich teurer kommen.

### **Stand zu den letzten Ausschreibungen im Regionalverkehr in Bayern**

Die derzeit laufenden bzw. kürzlich entschiedenen Ausschreibungen der Regionalbahnstrecken in Bayern bringen kleine Verbesserungen in Ostbayern. Angesichts der in 2005 nicht voll ausgegebenen Regionalisierungsmittel sind diese geringen Mehrausgaben auch kein Problem. Nicht klar erkennbar ist, ob in Augsburg jetzt endlich ein ausbaufähiges S-Bahn-System (ideale Voraussetzungen) installiert oder durch falsche Fixierungen bei den jetzigen Ausschreibungen spätere Verbesserungen verhindert werden. Die Systematik der Ausschreibung, d.h. die Auswahl der Streckenpakete ist für Bayern klug gewählt.

### **Aktion von BN und VCD in Regensburg am 16.1.06**

#### **StadtBahn und Donau-Moldaubahn statt Transrapid**

In einer Presseaktion vor einem großen Transparent warben BN und VCD für überfällige Verkehrsprojekte in der Region statt dem TRARA. Darauf zu sehen war der allseits beliebte bayrische Ministerpräsident Edmund Stoiber, wie er - auf einem Transrapid reitend - die Stadtbahn-Projekte von Regensburg kassiert. Die Resonanz war recht positiv.