

# „Ein Armutszeugnis für eine Region, die mit Verkehrskompetenz wirbt“

Manfred Pesditschek (SPD) und Reinhard Manlik (CDU) kämpfen für die Regio-Stadtbahn

Von Ralph-Herbert Meyer

Die Stadt hat bereits Millionen Euro in die Regio-Stadtbahn gesteckt. Wird das Projekt aus Kostengründen tatsächlich beerdigt, ist das Geld in den Sand der Gleisbetten gesetzt.

„Ein Regress gegenüber dem Zweckverband Großraum Braunschweig oder gegenüber dem Land ist ausgeschlossen“, heißt es auf Anfrage.

Die Stadt war 1998 schon unter dem damaligen Oberstadtdirektor Jürgen Bräcklein ganz früh auf den Zug aufgesprungen und hatte erste Teilstücke des Schienennetzes mit dem dritten Gleis für die Regio-Stadtbahn ausgestattet.

Mittlerweile hat die Verkehrs AG für insgesamt 3,5 Millionen Euro auf 1600 Meter Länge ein drittes Gleis verlegt. In Aussicht steht eine Rückerstattung der Kosten über Förderung von Land, Bund und Zweckverband allerdings nur, wenn die Regio-Stadtbahn fährt.

Aber das steht wegen der in zwölf Planungs-Jahren explodierten Kosten in den Sternen. „Die Schienen wurden bereits verlegt, um spätere teure neue Umbaumaßnahmen zu verhindern“, erklärt die Stadt. Mittlerweile ist sie vorsichtiger.

Bei der aktuellen Sanierung der Kurt-Schumacher Straße werden zunächst die Vorarbeiten für das dritte Gleis auf Risiko des Zweckverbands erledigt. Die Schienen selbst werden noch gar nicht verlegt.

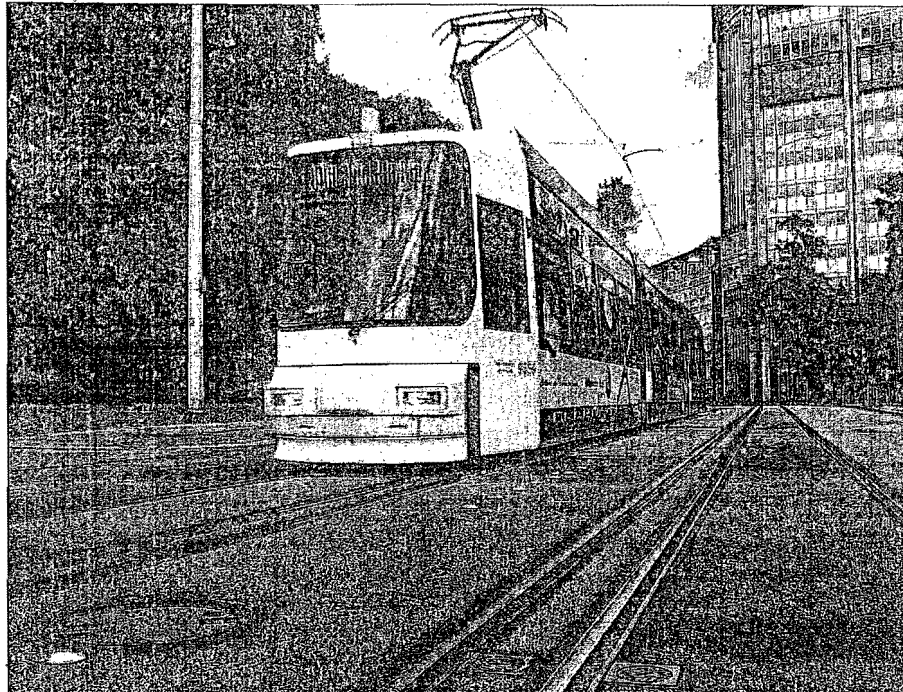
Wie es jetzt mit der Regio-Stadtbahn weitergehen könne, hänge von den Entscheidungen des Zweckverbands ab, äußert sich die Stadt offiziell verhalten.

Von einer Abkehr wollen viele in Braunschweig nichts wissen. Sie sehen in der Verbindung aus Eisen- und Straßenbahn

für die Region große Entwicklungspotenziale, die Chance des wirklichen Zusammenrückens.

Manfred Pesditschek, Fraktionsvorsitzender der SPD im Rat der Stadt, fordert die Stadt, aber auch die ganze Region auf, Druck auf die Landesregierung auszuüben, um die Regio-Stadtbahn zu retten.

Die Landesnahverkehrsgesellschaft und das Wirtschaftsministerium des Landes suchten, so Pesditschek, förmlich nach Möglichkeiten,



Das Ende der dritten Spur für die Regio-Stadtbahn auf der Mühlenpfordtstraße.

Foto: Peter Sierigk

das Zukunftsprojekt für Braunschweig und die Region zu gefährden. Vor der Expo, als alles nach Hannover gegangen sei, habe Braunschweig mit dem Versprechen stillgehalten, nach der Weltausstellung auch zu profitieren. Man könne sich des Eindrucks nicht erwehren, dass die CDU/FDP-Landesregierung die Regio-Stadtbahn schlicht nicht wolle.



„Ich habe den Eindruck, dass die Landesregierung die Regio-Stadtbahn einfach nicht will.“

Manfred Pesditschek (SPD)

Und weiter sagt der SPD-Kommunalpolitiker: „Ich war, bin und werde immer ein Verfechter der Regio-Stadtbahn bleiben. In das Landeswahlprogramm der Sozialdemokraten zur nächsten Landtagswahl 2013 muss das eindeutige Ja zu diesem Zukunftsprojekt. Wenn die Regio-Stadtbahn nicht realisiert wird, wäre

das ein Armutszeugnis für das Land Niedersachsen.“

Reinhard Manlik, Vorsitzender der CDU-Fraktion im Zweckverband und Vorsitzender des Planungsausschusses des Rates, fordert alle regionalen Landtagsabgeordneten auf, sich massiv für die Realisierung der Regio-Stadtbahn einzusetzen. In Richtung Land sagt Manlik: „Es werden ständig neue Hürden aufgebaut. Ich würde mich freuen, wenn man uns nicht immer wieder sagen würde, was nicht geht, sondern wenn man uns einfach mal sagen würde, wie es geht.“

Gute Verkehrsverbindungen stellen für Manlik den Grundstein für eine zusammenwachsende Region dar. Die Regio-Stadtbahn nicht hinzubekommen, sei ein fatales Signal für eine Region, auch eine Metropolregion, die für sich mit dem Etikett Verkehrskompetenz werbe.

Vollmar von Carolath, Vorsitzender des Arbeitsausschusses Innenstadt, erklärt: „Das Aus für die Regio-Stadtbahn wäre ein Rückschlag für die ganze Region. Die über Jahre ständig gestellte Frage, wer am meis-

ten von einer Regio-Stadtbahn profitiert, hat die Realisierung so lange blockiert, bis es jetzt scheinbar nicht mehr weitergeht. Wenn die Regio-Stadtbahn stirbt, ist das eine verpasste Chance für alle in der Region. Eine Entscheidung gegen die Regio-Stadtbahn wäre sehr kurzsichtig.“

## FAKTEN

### Das dritte Gleis

Für die Regio-Stadtbahn ist ein drittes Gleis nötig. Dort liegt es bereits:

**Mühlenpfordtstraße/Wendentor/Ring:** Bauzeit: 1998-2001, Länge: 500 Meter, Kosten: 1,5 Millionen Euro (Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden/Eigenanteil 250 000 Euro).

**Nahverkehrsbahnhof/Berliner Platz:** Bauzeit: 1999/2000, Länge: 300 Meter, Kosten: 900 000 Euro.

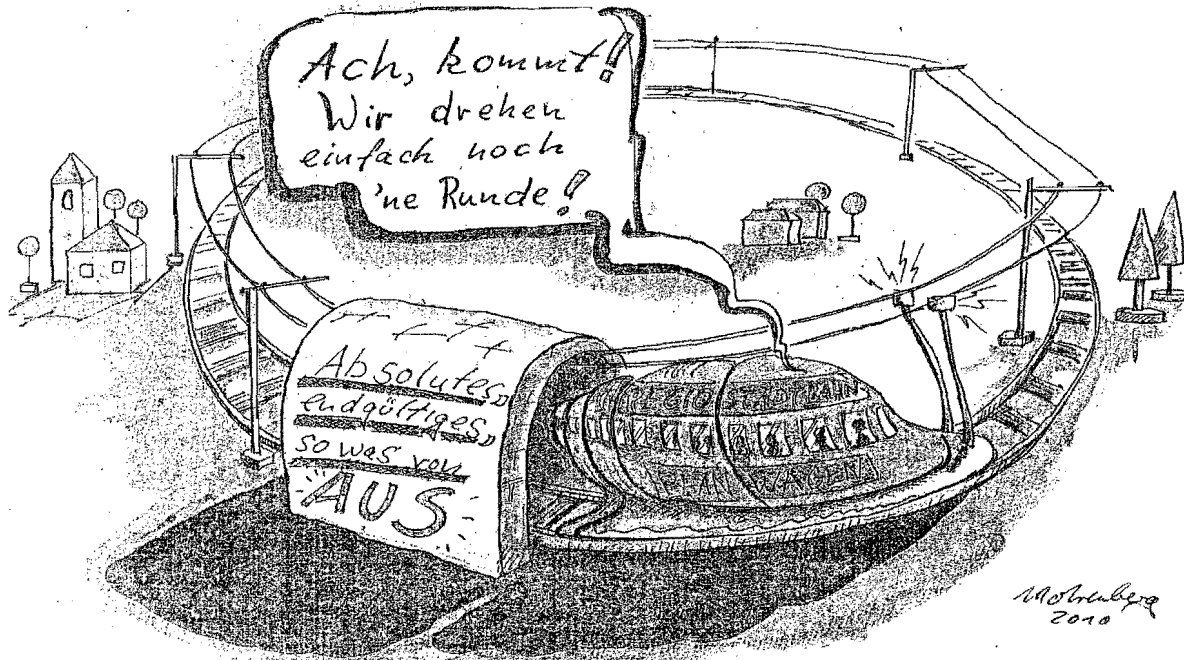
**Bohlweg:** Bauzeit: 2006, Länge: 420 Meter, Kosten: 1 Million Euro.

**Kurt-Schumacher-Straße:** Bauzeit: aktuell, Länge: 380 m, Kosten: 50 Prozent Konjunkturpaket des Landes. Vorbereitung für dritte Schiene auf Risiko des Zweckverbands (170 000 Euro).

14.9.  
2010

# Regio-Bahn hat bereits 15 Millionen Euro gekostet

- Fieberhaftes Ringen um größtes Projekt der Region
- Neue Wirtschaftlichkeitsprüfung notwendig
- Jetzt geht es um weitere Kostenreduzierungen
- Grüne fordern mehr Wettbewerb



Karikatur: Achim Mohrenberg

Von Michael Ahlers  
und Henning Noske

**BRAUNSCHWEIG.** Der Druck auf die Landesregierung, die Regio-Stadtbahn im Großraum Braunschweig nicht sterben zu lassen, nimmt zu. Entscheidend ist, dass es zu einem Bau- und Finanzierungsvertrag kommt, in dem Niedersachsen zu einem seiner wichtigsten Infrastrukturprojekte für den öffentlichen Bahnverkehr steht.

Seit nunmehr zwölf Jahren wird die Regio-Stadtbahn geplant – dabei sind bereits rund 15 Millionen Euro in das Projekt geflossen. Dabei handelt es sich in erster Linie um Planungskosten des Großraumverbandes sowie 3,5 Millionen Euro Kos-

ten bei der Braunschweiger Verkehrs AG. In Braunschweig wurde bereits ein eigenes Gleis für die Regio-Stadtbahn verlegt.

Bestätigt wurden Berichte unserer Zeitung, wonach drastisch erhöhte Fahrzeug- und Betriebskosten das Projekt zu sprengen drohen.

Fieberhaft sind jetzt Bestrebungen im Gange, die Regio-Stadtbahn zu retten – möglicherweise noch einmal in einer abgespeckten Version. Dabei könnten preisgünstigere Fahrzeuge angestrebt werden – oder sogar eine zunächst verringerte Streckenführung, die sich nach ersten Gedankenspielen auf Wolfenbüttel, Braunschweig und Gifhorn konzentrieren würde. Klar ist: Scheitern jetzt die Kostenreduzierungen, wird

selbst von den Verantwortlichen ein schnelles Ende der Regiobahn nicht mehr ausgeschlossen.

„Der nächste Schritt ist eine Wirtschaftlichkeitsprüfung, die die neuen Zahlen berücksichtigt“, erklärte der Sprecher des Verkehrsministeriums in Hannover, Christian Budde. Daran arbeite der Großraumverband bereits.

Nach einer Sitzung der CDU-Großraum-Fraktion erklärte gestern Abend deren Vorsitzender Reinhard Manlik: „Wir stehen zur Regiobahn. Wir unterstützen eine Resolution, die alle Beteiligten auffordert, die Regiostadtbahn ins Ziel zu führen.“ Schuldzuweisungen in irgendeine Richtung lehne man ab.

Die Braunschweiger Grünen-

Landtagsabgeordnete Gabriele Heinen-Kljajic forderte den Zweckverband auf, Alternativen zur aktuellen Planung vorzulegen. „Wir brauchen schnell ein überarbeitetes Konzept“, erklärte sie. Dies müsse verkehrstechnisch so angelegt sein, dass es sich nicht ständig in den Fallstricken jeweils neuer und teurer technischer Vorgaben verheddere.

„Für geringere Betriebskosten ist mehr Wettbewerb wichtig“, so die Grünen weiter. Deshalb sollten für den Betrieb der Bahn nicht nur Angebote bei DB Regio eingeholt werden. „Das gute Projekt Regio-Stadtbahn darf nicht unter Kostendruck aufgegeben werden“, betonte Heinen-Kljajic.

► KOMMENTAR, BRAUNSCHWEIGER LAND, LOKALES

# „Regio-Bahn nicht um jeden Preis“ <sup>14.9.10</sup>

REGION Einige Gemeinden sehen Projekt als große Chance – Salzgitter fordert Alternativkonzept

Von unseren Lokalredaktionen

**Die Regio-Stadtbahn ist im Braunschweiger Land nicht unumstritten. Die Reaktionen auf das drohende Aus sind unterschiedlich.**

## Braunschweig

Für rund 3,5 Millionen Euro wurden in Braunschweig bereits Schienen für die Regio-Stadtbahn verlegt. Sollte das Projekt nicht realisiert werden, gäbe es nach Auskunft der Kommune von gestern keine Möglichkeit, von Land oder Zweckverband Regress zu fordern. Die Stadt müsste die Summe abschreiben.

## Landkreis Gifhorn

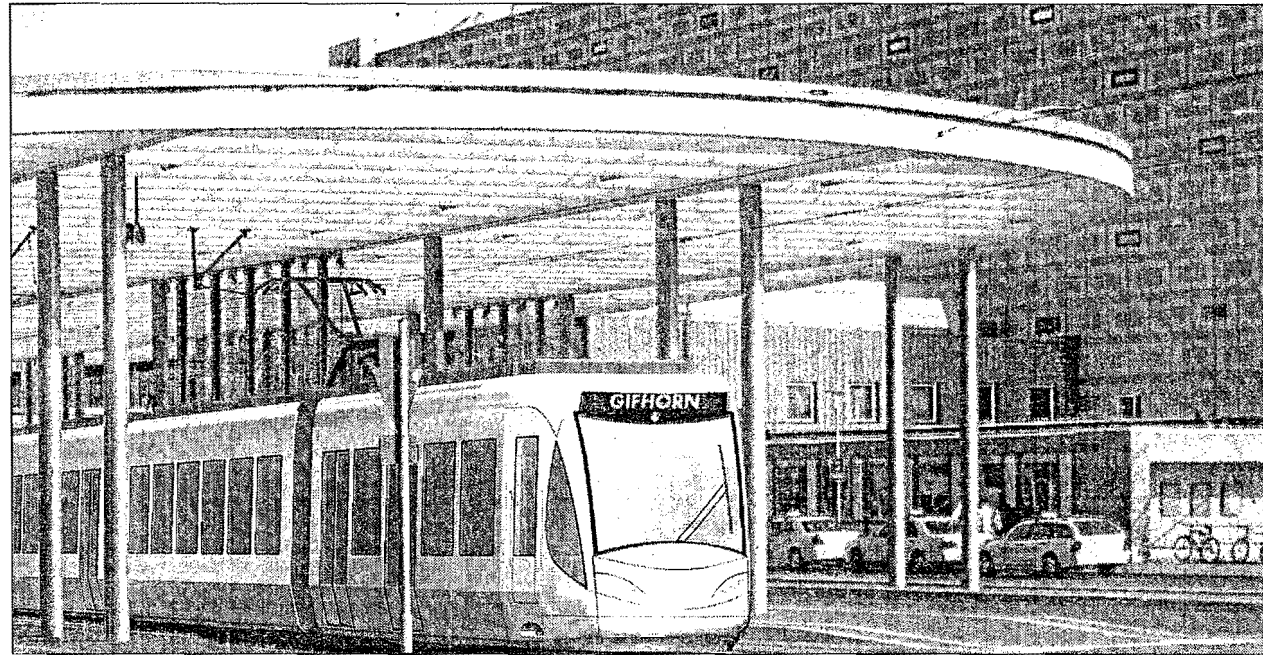
„Diese Nachricht war ein Hammer“, sagt Mario Coling von der Stadtplanung Gifhorn. Sollte es zu einer Verteuerung kommen, werde man erneut über die Finanzierung sprechen müssen. Seitens der Stadt sei noch kein Cent in das Projekt geflossen. Genauso sieht es in den Samtgemeinden aus. „Wir sind mit keinerlei Investitionen in Vorleistung getreten“, erklären die Bürgermeister Hans Friedrich Metzloff (Isenbüttel) und Helmut Holzapfel (Papenteich). Kreisrätin Evelin Wißmann sagt: „Wir werden uns gut überlegen, ob wir etwas so Zukunftsträchtiges aufgeben. Aber um jeden Preis geht es natürlich nicht.“

## Landkreis Goslar

Landrat Stephan Manke sagt: „Ich sehe die Regio-Stadtbahn nach wie vor als große Chance für die Region. Wenn das Projekt noch realisiert werden soll, muss die Region mit einer Stimme sprechen.“

## Landkreis Helmstedt

„Wir sehen das mit großer Sorge, wenn das Projekt beendet wird“,



Die Regio-Stadtbahn in einer Computer-Animation: am Braunschweiger Hauptbahnhof.

Grafik: Archiv

sagt Schöningens Bürgermeister Matthias Wunderling-Weilbier. Zwar sei die Regio-Bahn nur bis Schöppenstedt geplant. Doch angesichts des geplanten Forschungs- und Erlebniszentrums für die Schöninger Speere hoffe man auf die Ausbaustufe 2, sprich die Fortführung der Strecke bis Schöningens.

## Landkreis Peine

Wendeburgs Bürgermeister Hans Peter Reupert hat darauf gehofft, dass seine Gemeinde in einer zweiten Ausbaustufe an die Regio-Stadtbahn angeschlossen wird. Zum drohenden Projekt-Aus sagt er: „Damit würde eine große Chance vertan, Wendeburg noch besser an das Oberzentrum Braunschweig anzubinden.“ Peines Bürgermeister Michael Kessler appelliert an die Beteiligten, „Maximalpositionen aufzuge-

ben“. Und es dürften nicht alle Risiken beim Zweckverband Großraum Braunschweig abgeladen werden.

## Salzgitter

„Meine kritische Haltung zur Finanzierung der Regio-Bahn dürfte angesichts der aktuellen Entwicklung begründet gewesen sein“, sagt Oberbürgermeister Frank Klingebiel. Sollte die Planung scheitern, müsse bald mit einer alternativen Konzeption des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) begonnen werden. Er sieht den Zweckverband in der Pflicht. „Ich wünsche mir eine bessere Anbindung der großen Unternehmen.“ Salzgitter habe bisher nichts für die Regio-Bahn gezahlt.

## Landkreis Wolfenbüttel

Wolfenbüttels stellvertretender Bürgermeister Knut Foraita meint, even-

tuell sei eine kleinere Lösung auf Basis bestehender Verbindungen mit einer schnelleren Taktung möglich. Landrat Jörg Röhmann nennt die Regio-Stadtbahn das Rückgrat eines modernen ÖPNV: „Allerdings nicht um jeden Preis.“ Wolfenbüttel, Schöppenstedt, Dettum, Börßum und Schladen würden an den Kosten beteiligt und damit höher belastet. Bislang sei kein Geld geflossen.

## Wolfsburg

„Die Stadt Wolfsburg hat sich immer hinter das Projekt Regiostadtbahn gestellt, obwohl sie von der ersten Stufe nicht betroffen ist“, kommentiert Wolfsburgs Oberbürgermeister Rolf Schnellecke. Allerdings: „Finanzielle Abenteuer, die letztlich von den Mitgliedern des Zweckverbands aufzubringen wären, sind nicht verantwortbar“, stellt er klar.