

# Trotz aller Verzögerungen – Planer der Regio-Stadtbahn sind optimistisch

Zweckverband Großraum Braunschweig muss in diesem Jahr Vertrags- und Vergabeverfahren abwickeln

Von Thomas Stechert  
und Michael Ahlers

**Planmäßige Abfahrt der Regio-Stadtbahn: Dezember 2012 – ohne Umsteigen von Bad Harzburg quer durch Braunschweig in den Norden Gifhorns, sogar weiter nach Uelzen. Die Planer geben sich zuversichtlich, dass der Fahrplan eingehalten werden kann.**

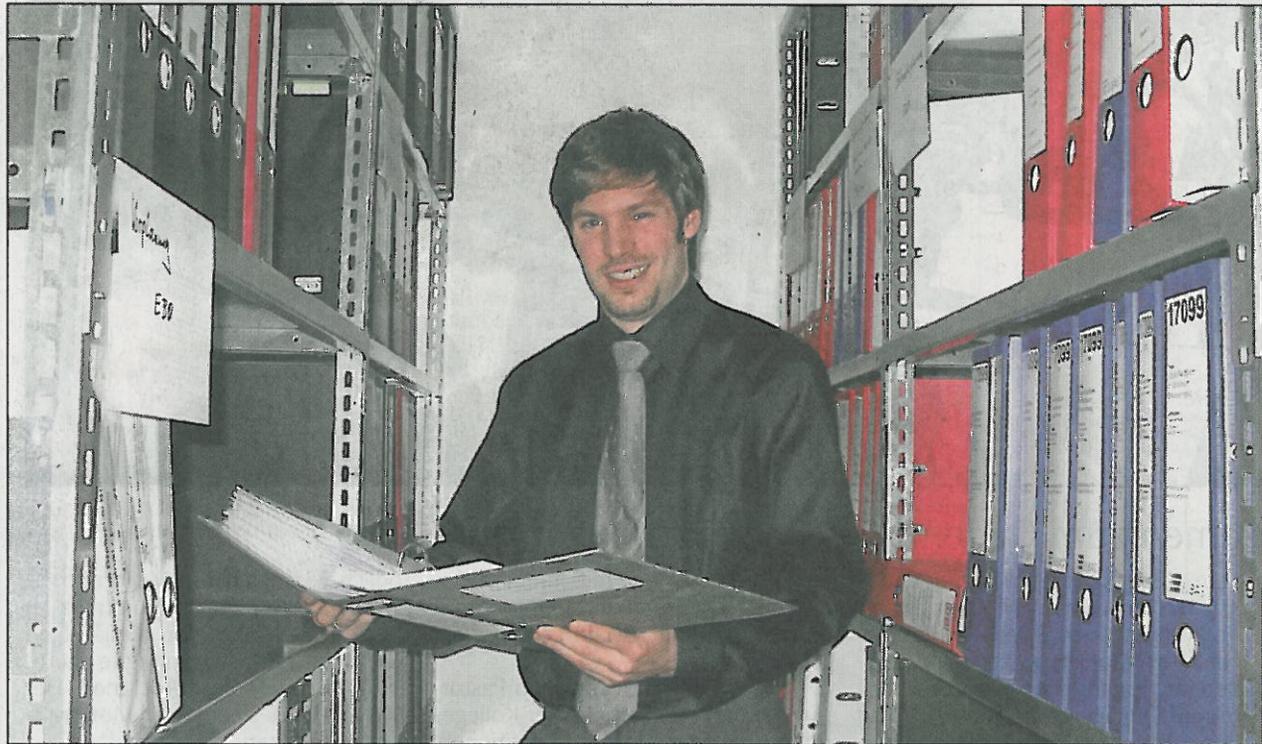
Optimismus von Amts wegen – zumal der aktuelle Nahverkehrsplan 2012 ausläuft und trotz aller Verzögerungen, die es seit Planungsbeginn Anfang der 1990er Jahre gegeben hat. Ein früherer Fahrplan sah die Regio-Stadtbahn schon seit Ende 2006 auf der Schiene.

Voriges Jahr schwenkten die Beteiligten auf die Zielgerade ein. Mitte September unterzeichneten der Zweckverband Großraum Braunschweig, die Netz AG der Bahn und die Landesnahverkehrsgesellschaft eine Absichtserklärung zum Bau der Regio-Stadtbahn. „Das ist der Durchbruch“, freute sich der Vorsitzende der Verbandsversammlung, Helmut Kuhlmann.

Es geht um den Aus- und teilweisen Neubau von 200 Kilometern Eisenbahn- und Stadtbahnstrecke, um 63 Stationen und Haltestellen – um 232,5 Millionen Euro Planungs- und Baukosten. Geldgeber sind Bund und Land, die Kommunen und der Zweckverband.

In diesem Jahr sollen die Verträge für Bau und Finanzierung sowie für den Betrieb der Regio-Stadtbahnen unter Dach und Fach gebracht werden. „Wir stehen unter hohem zeitlichen Druck“, sagte der Direktor des Großraumverbands, Martin Kleemeyer. Die neuen Bahnen, die 2012 losfahren sollen, müssen noch gebaut werden. Von der Bestellung bis zur Zulassung kann es drei Jahre dauern.

Vorbild sind die Fahrzeuge des Salzgitteranherstellers Alstom, welche seit 2007 in Hessen als Regio-Tram das Umland mit der Kasseler Innenstadt verbinden. Die „Silberpfeile“ erfüllen die Voraussetzungen des hiesigen Projekts: Zweisystemfahrzeuge, die ihre Energie auf den innerstädtischen Strecken aus der Stromoberleitung beziehen können, auf den Eisenbahnstrecken aus ihrem Die-



Die ersten Akten zum Projekt Regio-Stadtbahn hat der Großraumverband angelegt, als Nils Droste noch ein Kind war. Heute ist der Politikwissenschaftler Sprecher im Ressort Nahverkehr. Foto: Thomas Stechert

selantrieb (Hybridfahrzeuge). „So könnte sich das Erlebnis Regio-Stadtbahn anfühlen“, empfiehlt der Zweckverband einen Ausflug nach Kassel.

Ob das Unternehmen aus Salzgitter zum Zug kommt, hängt allerdings vom künftigen Betreiber ab. Zu Jahresbeginn hat der Zweckverband ein europaweites so genanntes Interessenbekundungsverfahren abgewickelt. Nach ersten Verhandlungsrunden und einer Vorauswahl werden nun Bewerber mit entsprechender technischer und finanzieller Qualifikation aufgefordert, konkrete Angebote zu kalkulieren. Bis zum Jahresende soll der Zuschlag erteilt werden.

Zu den Bewerbern, die nun im Rennen sind, oder möglichen Favoriten machte Droste keine Angaben. Kein Geheimnis ist es, dass sich die Braunschweiger Verkehrs-AG und die Nahverkehrssparte der Bahn, DB Regio, um den Auftrag bemühen. Für Kleemeyer galten beide schon vor Jahren als das Betreiber-Traumteam, zumal Personal und Werkstätten schon vor Ort sind. Kleemeyer hielt seinerzeit sogar eine Ausschreibung für verzichtbar. Prompt regte sich Widerstand der Konkurrenten – heute kann das

„Traumteam“ nur hoffen, den Wettbewerb um die rund 1,7 Millionen Zug-Kilometer jährlich zu gewinnen.

Aus der Hoffnung macht Verkehrs-AG-Chef Thies Hinckeldeyn auch keinen Hehl. Bei der Eröffnung des Straßenbahn-Depots am Hauptgüterbahnhof in Braunschweig empfahl der Vorstandsvorsitzende den Standort schon einmal für die Wartung der Regio-Züge. Für DB Regio hängt von dem Nahverkehrsprojekt auch die Zukunft in dieser Region ab.

Auch das Land hat Hoffnung. „Das ist Schienen-Personennahverkehr auf höchstem Niveau“, schwärmt Christian Budde vom Niedersächsischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium über die Regio-Stadtbahn.

Voraussetzung für ein Gelingen der Pläne sei aber, dass der Zweckverband seinen Finanzierungsanteil bringe, sagt Budde. „Die entsprechenden Unterlagen sind vom Vorhabenträger, dem Zweckverband, zu erarbeiten“, heißt es nüchtern in einem Schreiben des damaligen Verkehrsministers Walter Hirche (FDP) vom Oktober 2008 zur „technisch-

wirtschaftlichen Prüfung“ des Vorhabens. Das bedächtige Tempo des Zweckverbandes hatte das Land zwischen Verzweiflung und Verärgerung schwanken lassen – auch ein komplettes Scheitern hätte niemanden gewundert.

Unterdessen stößt der Vorstoß der SPD, schon in dieser ersten Ausbaustufe auch noch Wolfsburg anzuschließen, beim Zweckverband auf wenig Gegenliebe. „Die erste Stufe, die sich auf die Nord-Süd-Achse konzentriert, ist ein Gesamtpaket. Würden wir es wieder aufschneiden, würde sich das Projekt um Jahre verschieben“, warnte Droste. „Wenn der erste Schritt geschafft ist, können wir über Erweiterungen reden.“

Die fordert im Landtag aber der Braunschweiger SPD-Landtagsabgeordnete Klaus-Peter Bachmann. „Das S-Bahn-Netz im Großraum Hannover wird ständig erweitert“, sagt Bachmann. Nun sei die Region Braunschweig dran. Er stellt sich eine Verlängerung der bei Lehrte endenden S-Bahn bis Braunschweig und Helmstedt vor. Über den Braunschweiger Hauptbahnhof, so Bachmann, könnten Regio-Bahn und S-Bahn verknüpft werden.

**„Wenn der erste Schritt geschafft ist, können wir weiterdenken“**

Nils Droste, Sprecher im Ressort Nahverkehr

**„Wir stehen unter hohem zeitlichen Druck“**

Martin Kleemeyer, Großraumverband