

# Risiken über Risiken bei der Regiobahn

**REGION** Wenn die Konkurrenz mit am Verhandlungstisch sitzt – Oberbürgermeister Hoffmann hofft noch

Von Uwe Hildebrandt  
und Michael Ahlers

**Jede Menge Risiken, die die Regiostadtbahn noch teurer machen könnten, führen die Landesnahverkehrsgesellschaft sowie die für die Gleise zuständige „DB Netz“ ins Feld. Der Zweckverband Großraum Braunschweig soll unterschreiben, dass er im Zweifelsfall zahlt.**

Bei den Verhandlungen für den Bau- und Finanzierungsvertrag für die Regiobahn sitzt die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) mit am Tisch. Das ist nicht unproblematisch, denn genau genommen handelt es sich um einen Konkurrenten des Zweckverbandes: Die LNVG schickt im übrigen Niedersachsen Züge ins Rennen – und würde das auch gerne in der Region Braunschweig-Wolfsburg tun.

„Diese Frage stellt sich aber nicht“, winkte LNVG-Sprecher Rainer Peters gestern auf Nachfrage ab. Er rang sich lediglich zu der diplomatischen Erklärung durch: „Nach unserem Wissen arbeitet der Zweckverband Großraum Braunschweig als verantwortlicher Vorhabenträger noch daran, das Projekt finanziell in trockene Tücher zu bringen.“

„Arbeitet“ ist allerdings sehr zurückhaltend ausgedrückt. „Er quält sich ab“, wäre treffender. Denn zusätzlich zu den explodierenden Zugpreisen haben seine Verhandlungspartner die folgenden Kostenrisiken entdeckt, gegen die sie sich nun absichern wollen:



So in etwa sollen die Regiostadtbahn-Züge aussehen. Diese werden nun deutlich teurer als angenommen. Foto: Zweckverband Großraum Braunschweig

► Der Bund will möglicherweise künftig nicht 60 Prozent der Kosten tragen, sondern weniger.

► Der Aufbau des Regiobahnnetzes könnte sich über 2019 hinaus ausdehnen – und dann zahlt der Bund gar nicht mehr.

► Das Planfeststellungsverfahren könnte weitere Kosten hervorrufen (etwa erweiterter Lärmschutz), so dass der Kosten-Nutzen-Faktor ins Negative rutscht und Bund sowie Land ihr Geld zurückfordern.

► Der Antrag für den Bundeszuschuss könne erst nach Abschluss

des Planfeststellungsverfahrens Anfang 2012 gestellt werden. Dann könnten auch erst die Züge bestellt werden. Diese werden dann nicht mehr zum geplanten Betriebsstart fertig – und sie werden teurer.

► Wenn die Fahrgastzahlen nach Betriebsstart unter der Prognose liegen, würde sich der Kosten-Nutzen-Faktor verschlechtern, so dass auch dann der Bund sein Geld zurückfordern könnte.

Verbandsdirektor Hennig Brandes muss nun auf all diese Bedenken eingehen – obwohl er sie zum Teil

für abwegig hält. „Der Bund hat noch nie Geld zurückgefordert, weil die Fahrgastzahlen nicht der Prognose entsprechen. Die Fahrgastzahlen wurden nach einem bundesweit anerkannten Verfahren ermittelt“, sagt er. Auch eine Verzögerung bei der Bestellung der Fahrzeuge hält er für unnötig: „Es ist nicht üblich, die letzte Plangenehmigung abzuwarten, bevor man den Antrag beim Bund stellt.“ Man könne bereits im Verfahren abschätzen, welche Kosten noch entstünden.

Der Großraumverband sei jedenfalls nicht in der Lage, Risiken in Millionenhöhe ganz allein auszugleichen, meint auch der Vorsitzende des Ausschusses für Regionalverkehr, Matthias Möhle: „Der Verband finanziert sich ja aus den Beiträgen seiner Mitglieder, der Kommunen. Und die können nicht solche Beträge aufbringen.“

Mit Blick auf eine Reduzierung des Bundeszuschusses lehnt aber auch das Land bisher intern einen höheren Zuschuss als seine 22,5 Prozent ab: „Wir sind Zuwendungsgeber, weder bauen noch betreiben wir die Regio-Stadtbahn“, sagte Ministeriumssprecher Christian Budde unserer Zeitung. Allerdings muss das noch nicht das letzte Wort sein. Brandes wird erneut im Ministerium vorsprechen. Letztlich werden dort die entscheidenden Beschlüsse gefasst, denn auch die LNVG ist eine 100-prozentige Tochter des Landes.

Braunschweigs Oberbürgermeister Gert Hoffmann sieht noch eine Chance: „Wir hoffen weiter, dass die Regiostadtbahn finanziert wird.“

## „Metropolregion kann europaweit für Aufsehen sorgen“

**REGION** Diskussion bei Versammlung in Braunschweig – Wirtschaft und Forschung müssen noch enger kooperieren

Von Uwe Hildebrandt

Jürgen Leohold, Leiter der Konzernforschung bei VW, und Jochen Eickholt von der Siemens „Mobility Division“ glauben, dass die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg zu einer europaweiten Pilotregion wird. Das Feld der Elektromobilität eröffne große Chancen.

Das sagten die beiden Konzernvertreter gestern bei der Metropolversammlung in der Braunschweiger Stadthalle vor 200 bis 300 Vertretern aus den Kommunen der Metropolregion – einstige Rivalen aus Hannover und der Region Braunschweig-Wolfsburg wollen jetzt an einem Strang ziehen.

Hans Mönninghoff, Wirtschaftsdezernent der Stadt Hannover, dämpfte bei der abschließenden,

von unserem Redakteur Henning Noske moderierten Podiumsdiskussion allerdings die Euphorie: „Trotz der guten Ausgangsbedingungen, die wir hier haben, gehören wir zum Beispiel nicht zu den acht Modellregionen, die die Bundesregierung für das Thema Elektro-Mobilität ausgesucht hat.“ Er habe eine Einladung aus dem Allgäu bekommen, das sich mit seiner Elektromobilität schmücke. Mönninghoff: „Diese Region hier bei Wolfsburg müsste doch die Modellregion mit 500 Elektro-Golf sein. Und Hannover, wo man am schnellsten mit dem Nahverkehr unterwegs ist, muss die Modellregion für Transporter sein.“

Man werde 2013 mit Elektroautos auf den Markt kommen, versicherte VW-Mann Leohold. Er rief aber in Erinnerung: „Elektroautos machen ökologisch nur Sinn, wenn wir auch

die Energieträger umstellen.“ Der Anteil regenerativer Energie müsse stark erhöht werden.

Und so wurde in der Diskussion schnell deutlich, wo die Zukunftsaufgaben für die Metropolregion liegen: Die Pionierarbeit der vielen Konzerne und Forschungsanstalten dieser Region mit vier Millionen Menschen zu vernetzen, zum Beispiel die Entwicklungsfelder Mobilität und Energie zusammenzubringen. Folgerichtig pflegt zum Beispiel das Niedersächsische Forschungszentrum für Fahrzeugtechnik den Kontakt zu anderen Instituten wie etwa der Energieforschung in Clausthal-Zellerfeld.

Mönninghoff zeigte sich genervt, dass immer nur vom Elektroauto geredet werde. Es gebe viele weitere Herausforderungen bei der Entwicklung anderer Antriebstechniken.

Auch neue Mobilitätskonzepte und Verkehrsleitsysteme müssten kreiert werden, so Leohold.

Und letztlich gibt es noch weitere Themenfelder, in denen die Metropolregion in Zukunft punkten kann und muss, hatte Hannovers Oberbürgermeister Stephan Weil in seiner Eröffnungsrede betont, zum Beispiel die Kreativwirtschaft und der Gesundheitsbereich. Braunschweigs Oberbürgermeister Gert Hoffmann zog jedenfalls ein Jahr nach dem Neustart der Metropolregion eine positive Bilanz: „Wir bündeln Chancen“, sagte er. Jochen Eickholt von Siemens sprach am Ende der von Henning Noske souverän geführten Diskussion vielen der Zuhörer aus der Seele: „Ich wünsche mir jetzt für die Zukunft der Metropolregion viele konkrete Projekte, die über die Wortform hinausgehen.“