

Regiobahn steht vor endgültigem Aus

Züge werden teurer – Bundeszuschuss droht wegzubrechen – Verhandlungspartner wollen Risiken abwälzen

Von Michael Ahlers
und Uwe Hildebrandt

BRAUNSCHWEIG. Wegen einer Kostenexplosion steht die geplante Regio-Stadtbahn offenbar endgültig vor dem Aus. Allein die 29 benötigten Züge sollen angeblich statt 106 Millionen nun mehr als 200 Millionen Euro kosten.

Während einer zweistündigen Besprechung bei der Deutschen Bahn AG zur Regionalstadtbahn am 24. August in Hannover zeichneten die Experten – unter anderem von der Bahn, dem Landesverkehrsministerium, der Landesnahverkehrsgesellschaft und dem Zweckverband Großraum Braunschweig – ein düsteres Bild.

Bei den „Beschaffungskosten“ für die 29 neuen Fahrzeuge ist mittlerweile von 206 Millionen Euro die Rede – fast doppelt so viel wie angenommen. Pro Zugkilometer – gerechnet wird mit rund 3,6 Millionen Zugkilometern pro Jahr – sind nach internen Berechnungen mittlerweile statt 7-8 Euro bis zu 15 Euro als

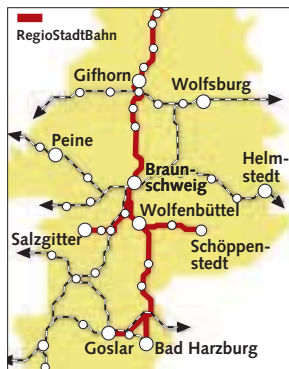
„Bestellerentgelt“ anzusetzen.

„Das kostet den Zweckverband mehr als 50 Millionen Euro, dann müssten die den Rest ihres Angebots auf Busse umstellen“, heißt es intern. Nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch Risikozuschläge würden zur Verteuerung beitragen.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung des Projekts droht derartig abzustürzen, dass sich „die Antragstellung einer Förderung beim Bund erübrigt“, so die Analyse.

Der Bund soll 60 Prozent der Infrastrukturkosten, darunter die Gleise, Oberbau und Stationen, in Höhe von 230 Millionen Euro übernehmen. Weil der Bund die Förderquote möglicherweise generell zurückfahren könnte, droht sowieso ein Finanzierungsloch.

Sinkt durch die Verteuerung der Fahrzeuge das Kosten-Nutzen-Verhältnis unter den Faktor eins, darf der Bund keinen einzigen Cent aus-



Geplante Regiobahnlinien von Gifhorn bis zum Harz.

zahlen. Die Regiobahn wäre gestorben.

Der Zweckverband muss parallel an weiteren Fronten kämpfen: So zählten seine Gesprächspartner allerlei Eventualitäten auf, bei denen sich die Kosten theoretisch erhöhen könnten – der Zweckverband soll schriftlich erklären, dass er alle Risiken alleine schultert.

Auch der Betriebsbeginn zum Fahrplan 2015 sei aus verfahrenstechnischen Gründen „nicht machbar“, so Bahnvertreter in der Sitzung. „Die Bahn hat intern bereits erklärt, unter diesen Bedingungen nicht als Betreiber zur Verfügung zu stehen“, sagte ein Teilnehmer der Verhandlungen unserer Zeitung. Ein Sprecher der Bahn wollte zu Einzelheiten keine Stellung nehmen. Es gebe auf Grundlage einer tragfähigen Basis weiterhin ein großes Interesse an dem Projekt.

Allerdings haben Mitglieder der Großraum-Verbandsversammlung

inzwischen den Eindruck, dass ihre Verhandlungspartner das Projekt mit Einwänden torpedieren.

Verbandsdirektor Hennig Brandes wollte sich gestern zu Spekulationen nicht äußern. „Das Ausschreibungsergebnis für die Fahrzeuge liegt noch gar nicht vor, und damit haben wir gar keine belastbaren Zahlen“, sagte er. Es gebe auch keine Hinweise dafür, dass der Kosten-Nutzen-Faktor unter eins sinken wird – der bisherige Wert lag bei positiven 1,4.

Brandes räumte aber ein: „Wir haben in den Verhandlungen Probleme, was die Risiken angeht.“ Matthias Möhle (SPD), Vorsitzender des Verbandsausschusses für Regionalverkehr, sagte: „Ich weiß auch noch nicht, wie wir aus der Geschichte rauskommen.“ Der Begleitausschuss werde nun den Rat von Experten einholen. Hennig Brandes erklärte – offenbar besonders an die Adresse der Landesregierung: „Ob die Regiostadtbahn kommt, wird eine politische Entscheidung sein.“ Damit steht fest: Nun müsste sich die Landesregierung zu dem Projekt bekennen.

► LEITARTIKEL

BRAUNSCHWEIGER LAND