

Stadtbahn wird weiter geplant

Region weckt Hoffnung und dämpft sie gleich wieder – Politik muss um Zuschüsse ringen

An der Theodor-Heuss-Straße könnten auf dem Weg zur Rennbahn zwei neue Haltestellen der Stadtbahn entstehen. Das Bild zeigt im Hintergrund die derzeitige Endhaltestelle im Bereich der Kreuzung Bothfelder Straße. Flinkert



Die Region Hannover befasst sich weiterhin mit dem Thema Stadtbahnverlängerung in Richtung Pferderennbahn. Der erste Wert, der für einen wirtschaftlichen Betrieb ermittelt wurde, lässt hoffen, ist aber nicht perfekt.

VON REBEKKA NEANDER

LANGENHAGEN. Über diese Zahl ist Stadtbaurat Carsten Hettwer durchaus erfreut: 0,93. Besser wäre ein Wert über eins. Denn dann wäre belegt, dass eine bis zur Rennbahn verlängerte Stadtbahn ein Gewinn wäre. Doch nur knapp unter dieser Grundvoraussetzung für einen Baustart zu landen – und das auf Anhieb, ist für Hettwer durchaus befriedigend.

Die Fachleute der Region Hannover gaben ihm am Donnerstag

durchaus Recht. In einer Sonder-sitzung von Verkehrs- und Bau-ausschuss legten Vertreter der Region, des Planungsbüros WVI und der Transtec als potenzieller Bauherr dar, wie teuer eine Verlängerung käme und wie viele Menschen davon profitieren könnten. Etwa 17 Millionen Euro würde der Bau kosten. Und sollten Bund und Land nicht ihre derzeit in der Diskussion befindlichen Zuschussregelungen verändern, müsste die Region davon etwa sechs Millionen Euro selbst zahlen. Allein rund zwei Millionen Euro davon für die Planung.

Voraussetzung für den Bau ist für die Region die Berechnung der Wirtschaftlichkeit. Wann die Behörde dann tatsächlich zur Tat schreitet, hängt jedoch auch von anderen Belangen ab. Klaus Ge-

schwinder von der Region dämpfte denn auch seine zunächst geweckten Hoffnungen gleich wieder: Zwar spreche für Langenhagen die freigehaltene Trasse entlang der Theodor-Heuss-Straße und auch die Tatsache, dass nach derzeitigem Stand keine neuen Züge gekauft werden müssten. Doch schon dies sei nicht garantiert. Derzeit diskutiere man zwei zusätzliche Haltepunkte entlang der Vahrenwalder Straße. Ob dann die Verweildauer der Züge am derzeitigen Endpunkt noch genügend Puffer ließen für zwei neue Haltestellen zur Rennbahn sei fraglich.

Einstweilen werde das Projekt jedoch aufgenommen in den Nahverkehrsplan der Region. Dies sei schon mal ein großer Erfolg. Wäre der Wert – in den die Sonderveranstaltungen an Renntagen noch

nicht eingeflossen sind – schlechter als 0,93, wäre der Plan bereits in den Papierkorb gewandert.

Wichtigste Voraussetzung sei jedoch, dass alle Politiker, ob im Bund oder im Land, auf einen Erhalt der momentan geltenden Zuschüsse dringen, mahnte Stadtbaurat Carsten Hettwer. Nach seiner Einschätzung könne „niemand ernsthaft gegen die Verlängerung sein“, zumal die Stadtbahn keine Vorentscheidung für eine Bebauung der Rieselfelder sei. „Dies hat damit nichts zu tun.“ Aus der Politik gab es dazu keinen Widerspruch. Wichtig sei aber, dass mögliche Lärmprobleme wie derzeit beim Stadtbahnbau in Misburg rechtzeitig abgestellt würden. Transtec-Betriebsleiter Martin Vey sagte dies zu. „Da haben wir dazu gelernt.“