

**Dies ist der ungekürzte, an die EN gesendete Leserbrief
Den gekürzten, veröffentlichten Leserbrief finden Sie unten**

Als ich die Darstellung in dem Artikel in den EN vom 29.10.2020, „Die Stadt-Umland-Bahn nimmt Gestalt an“ sah, bin ich zunächst erschrocken, da der von Tennenlohe Richtung Norden eingezeichnete Streckenverlauf der StUB eindeutig östlich der B4 und auch der Kurt-Schuhmacher-Strasse, also durch den Sebalder-Reichswald gezeichnet ist. Beim weiteren Lesen des Textes wurde ich beruhigt, da es sich offensichtlich „nur“ um eine Ungenauigkeit in der Darstellung handelte.

Die freudige Information über die Förderung und der staatlichen Bezuschussung des Mammut-Projekts StUB las ich mit gemischten Gefühlen, denn es drängt sich unwillkürlich die Frage auf, von welcher Kostenschätzung aktuell ausgegangen wird. Die letzte mir bekannte Schätzung der Kosten für das Gesamtprojekt ist mindestens 4 - 5 Jahre alt (wenn nicht älter) und lag bei rd. 400 Mill. EUR und führte zu einem für eine Bezuschussung notwendigen Kosten-Nutzen-Faktor (KNF) von 1,1, also nur knapp über 1,0 !.

Wenn man die vielen in dem Artikel erwähnten noch offenen Probleme (Wetterkreuz, Brücken usw.) bedent, muss man heute wohl von wesentlich höheren Kosten ausgehen. Hinzu kommt die nicht unerhebliche Steigerung des allgemeinen Kostenniveaus der letzten Jahre. Ob auch ein höherer Nutzen, also vor allem eine Steigerung der erwarteten Fahrgastzahlen, das kompensieren kann, ist also sehr fraglich . Es. darf also bezweifelt werden, ob aus heutiger Sicht ein KNF von größer als 1,0 noch erzielt werden könnte.

Im Übrigen stimmt es mich traurig, dass man schon seit Jahren feststellen muss, dass das alte Grundprinzip einer soliden Projektplanung, nämlich, dass als erste Aktion der „kritische Weg“ des Projektverlaufes untersucht werden muss bevor weitere Details ausgearbeitet werden. Wie aus dem Text hervorgeht, ist dem Planungsteam des Zweckverbandes bewusst, dass der kritische Streckenabschnitt im Verlauf der StUB (neben der Talüberquerung des Regnitz-Grundes) ohne Zweifel der Bereich vor den Arkaden mit der Unterquerung der Bahnlinie und Überquerung des Frankenschnellwegs ist.

Man wird das Gefühl nicht los, dass dieser Problembereich mit der Bemerkung „Es ist machbar“ nach dem Vorgehen der „Katze um den heißen Brei“ nach hinten geschoben wird.

Ich habe die Befürchtung, dass die bisher mit viel Kostenaufwand geleisteten Planungsarbeiten in Teilbereichen des StUB-Projekts wertlos werden, wenn die Stunde der Wahrheit kommt und die Probleme und Kosten des Tunnels unter der Bahnlinie einmal konkret auf dem Tisch liegen. Ich hoffe das nicht, aber ich befürchte es.

Lothar Peterreins
Erlangen

Der in den EN veröffentlichte, gekürzte Leserbrief

Brücken und Tunnel (EN, 18.11.2020)

Zum Artikel „Die Stadt-Umland-Bahn nimmt Gestalt an“ (EN vom 29. Oktober):

Die freudige Information über die Förderung und der staatlichen Bezuschussung des Mammut-Projekts StUB las ich mit gemischten Gefühlen, denn es drängt sich unwillkürlich die Frage auf, von welcher Kostenschätzung ausgegangen wird. Die letzte mir bekannte Schätzung der Kosten ist

mindestens vier bis fünf Jahre alt und lag bei rund 400 Millionen Euro. Das führte zu einem für eine Bezuschussung notwendigen Kosten-Nutzen-Faktor (KNF) von 1,1 – als nur knapp über 1,0!

Wenn man die vielen Probleme (Wetterkreuz, Brücken usw.) bedenkt, muss man wohl von wesentlich höheren Kosten ausgehen. Hinzu kommt die nicht unerhebliche Steigerung des Kostenniveaus der letzten Jahre. Ob auch ein höherer Nutzen, also vor allem eine Steigerung der Fahrgastzahlen, das kompensieren kann, ist also sehr fraglich. Es darf also bezweifelt werden, ob ein KNF von größer als 1,0 erzielt werden könnte.

Im Übrigen stimmt es mich traurig, dass man schon seit Jahren feststellen muss, dass das alte Grundprinzip einer soliden Projektplanung – als erste Aktion den „kritischen Weg“ des Projektverlaufes zu untersuchen, bevor weitere Details ausgearbeitet werden – nicht mehr gilt. Wie aus dem Text hervorgeht, ist dem Planungsteam des Zweckverbandes bewusst, dass der kritische Streckenabschnitt im Verlauf der StUB (neben der Talüberquerung Regnitz-Grund) ohne Zweifel der Bereich vor den Arkaden mit der Unterquerung der Bahnlinie und Überquerung des Frankenschnellwegs ist.

Ich habe die Befürchtung, dass die bisher mit viel Kostenaufwand geleisteten Planungsarbeiten in Teilbereichen des StUB-Projekts wertlos werden, wenn die Stunde der Wahrheit kommt und die Probleme und Kosten des Tunnels unter der Bahnlinie einmal konkret auf dem Tisch liegen.

Lothar Peterreins
Erlangen