

Dies ist der ungekürzte Leserbrief, der an die NN geschickt wurde
Den von der NN veröffentlichten Leserbrief finden Sie unten

Bezug NN vom 29.10.2020 "Die Stadtumlandbahn nimmt Gestalt an"
NN vom 10.11.2020 "Planungen für StUB schreiten voran".

Zum Abschluss der zwei Jahre unter Verbands-Vorsitz von Bürgermeister Hacker läuft die StUB PR-Maschine auf Hochtouren: Fast täglich schöne Bilder, lustige Kinder-Programme, der Ost-Ast so gut wie durch, Geld (Stand Januar 428 Mio € incl. Planung) kein großes Thema, alles wunderbar.

Man liest von noch kürzeren Fahrzeiten: Von Erlangen nach Herzogenaurach soll es die StUB jetzt in 20 Min. schaffen, d.h. 37 km/h, Weltrekord! Am 11. März sollten es noch 25 Min. sein. Die existierende Tram 4 schafft bis Wegfeld 17,8 km/h, würde 42 Min. von Erlangen bis Herzogenaurach bedeuten. Ähnlich rekordverdächtig sind - öffentlich weniger thematisiert - Baukosten zu „herausfordernden Ingenieurbauwerken“.

Beispiele:

- Die A73-Unterquerung kostet danach gerade mal 18,8 Mio €. Auf dem Mittelstreifen der A73 liegt der kürzlich mehrjährig sanierte Abwasser-Hauptkanal - der muss unterbrochen werden, mit aufwendigen „Dükern“ und riesigen Pumpwerken, dazu kommen noch Parallel-Kanalbauten für Revisions-Situationen.
- Der hochkomplexe Bereich Arcaden / Güterhallen-Unterführung wird kalkuliert mit 12,5 Mio €. Hier muss u.a. eine der wichtigsten Ost-West Verkehrsachsen, im Rang einer Staatsstraße, gequert werden, auf engstem Raum eine zudem hochwasser-gefährdete kurvige Tunnelung erfolgen. In Augsburg sollte eine Bahnhofs-Straßenbahnkreuzung mal 70 Mio kosten, bis zur Fertigstellung 2023 sollen es zwischenzeitlich 250 Mio werden.

Die genannten Kostenschätzungen lassen den Druck erkennen: Wird es teurer, kippt das Nutzen-Kosten-Verhältnis, bisher mit 1,1 gerade noch ausreichend für die unabdingbare Förderung. Diese Situation kennt man allzu gut: Stuttgart 21, BER, Hamburg-Elbphilharmonie, Gorch-Fock, Augsburg s.o. - alles nach gleichem Muster. Die teure Realität: Faktor 3,5 zu schöngerechneten Planungen. Die Steuerzahler dürfen es ausbaden, Verursacher können nicht belangt werden.

Wie viele Jahre Bauzeit „am offenen Herzen“ anfallen, wird auch nicht mitgeteilt. Das Beispiel Gerberei-Fußgänger-Unterführung, wo es für vergleichsweise banale Kosmetik auf bald zwei Jahre hinausläuft, mit monatelangen Sperrungen, zeigt die Realität. Man fragt sich: Kann / will Erlangen sich Sperrungen / Blockaden über ein halbes Jahrzehnt antun? Die CO₂-Einsparungen sind minimal.

Auch nicht berichtet wird über den StUB-Flächenverbrauch, sowie eine neue kilometerlange Durchschneidung der Landschaft westlich Büchenbach. Wie viele Bäume müssen im Bereich der Brucker-Lache der erweiterten Schneise weichen? Wie sollen in der ca. 800m langen Rathgeberstraße in Herzogenaurach auf sieben Metern Breite Verkehre einer doppelgleisigen Bahn im 5 Min. Abstand, dazu täglich 8.000 PKW, mit Radfahrern, Lieferdiensten, Müllabfuhr, Notdiensten erfolgen?

Die Erlanger Bürger werden das letzte Wort haben- das ist gut so.

Für die Herzogenauracher gibt es den perfekten Plan „B“: Die Reaktivierung der Aurachtalbahn als S-Bahn: Kürzer, ohne Flächenfraß, zu einem Bruchteil der Kosten, schneller 15 Min. zum Erlanger Bahnhof, in kürzerer Zeit realisierbar.

Nach jahrelangem Widerstand wurde eine erste ernsthafte Prüfung, mit 31:0 Stimmen im Stadtrat entschieden, nun in den langsamen Mühlen einer nicht gerade inspirierten Verwaltung.

Ulrich Bogen
Herzogenaurach

Dies ist der von der NN gekürzte und veröffentlichte Leserbrief

Verschwendung von Steuergeldern? (EN, 21.11.2020)

Zum Artikel „Die Stadtumlandbahn nimmt Gestalt an“ (EN vom 29. Oktober):

Zum Abschluss der zwei Jahre unter Verbands-Vorsitz von Bürgermeister Hacker läuft die StUB PR-Maschine auf Hochtouren: Fast täglich schöne Bilder, der Ost-Ast so gut wie durch, Geld (Stand Januar 428 Millionen Euro inklusive Planung) kein großes Thema, alles wunderbar. Man liest von noch kürzeren Fahrzeiten: Nach Herzogenaurach soll es die StUB in 20 Minuten schaffen, das heißt 37 km/h, Weltrekord! Früher waren es noch 25 Minuten.

Ähnlich rekordverdächtig sind Baukosten zu „herausfordernden Ingenieurbauwerken“, Beispiele: Die A73-Unterquerung kostet danach 18,8 Millionen Euro. Auf dem Mittelstreifen der A73 liegt der kürzlich sanierte Abwasser-Hauptkanal – der muss unterbrochen werden, mit „Dükern“ und riesigen Pumpwerken, dazu kommen Parallel-Kanalbauten für Revisions-Situationen.

Der Bereich Arcaden/Güterhallen-Unterführung wird kalkuliert mit 12,5 Millionen Euro. Hier muss unter anderem eine der wichtigsten Ost-West Verkehrsachsen gequert werden, auf engstem Raum eine zudem Hochwasser-gefährdete Tunnelung erfolgen. In Augsburg sollte eine Bahnhofs-Straßenbahnkreuzung mal 70 Millionen Euro kosten, bis zur Fertigstellung 2023 sollen es zwischen-zeitlich 250 Millionen Euro werden.

Die Kostenschätzungen lassen den Druck erkennen: Wird es teurer, kippt das Nutzen-Kosten-Verhältnis, bisher mit 1,1 gerade ausreichend für die unabdingbare Förderung. Diese Situation kennt man: Stuttgart 21, BER, Hamburg-Elbphilharmonie, Gorch Fock, Augsburg - alles nach gleichem Muster. Die teure Realität: Faktor 3,5 zu schöngerechneten Planungen. Steuerzahler dürfen es aus-baden, Verursacher können nicht belangt werden. Wie viele Jahre Bauzeit „am offenen Herzen“ anfallen, wird nicht mitgeteilt. Das Beispiel Gerberei-Fußgänger-Unterführung, wo es auf bald zwei Jahre hinausläuft, mit monatelangen Sperrungen, zeigt die Realität.

Man fragt sich: Kann/will Erlangen sich Sperrungen/Blockaden über ein halbes Jahrzehnt antun? Die CO₂-Einsparungen sind minimal. Auch nicht berichtet wird über den StUB-Flächenverbrauch, sowie eine neue kilometerlange Durchschneidung der Landschaft westlich Büchenbach. Wieviele Bäume müssen bei der Brucker Lache der Schneise weichen? Wie sollen in der Rathgeberstraße in Herzogenaurach auf sieben Metern Breite Verkehre einer doppelgleisigen Bahn im Fünfminuten-Takt, dazu täglich 8000 PkW, mit Radfahrern, Lieferdiensten, Müllabfuhr, Notdiensten erfolgen? Die Erlanger Bürger werden das letzte Wort haben - das ist gut so.

Für die Herzogenauracher gibt es den perfekten Plan „B“: Die Reaktivierung der Aurachtalbahn als S-Bahn: Kürzer, ohne Flächenfraß, zu einem Bruchteil der Kosten, in kürzerer Zeit realisierbar. Nach jahrelangem Widerstand wurde eine erste ernsthafte Prüfung mit 31:0 Stimmen im Stadtrat entschieden.

Ulrich Bogen
Herzogenaurach