



München, den 16.3.2010

Fünf Minuten Richtigstellung zur SZ-Schmähpresse

vom 15.03.10 gegen die VIAREGG-RÖSSLER GmbH

Seit der tatsächlich vorgenommenen Überprüfung der - zunächst ungeprüft als unwirtschaftlich bzw. nicht machbar bezeichneten Planungen der VIAREGG-RÖSSLER GmbH zum "Eisenbahn-Südring" und zum "Nordtunnel München" - fehlen den "Experten der Deutschen Bahn" in der Sache tragfähige Gegenargumente. Vor diesem Hintergrund geht man nun anscheinend mittels SZ-Artikel vom 15.03.10 unter Berufung auf "ein der SZ vorliegendes Papier" zur direkten Verunglimpfung der VIAREGG-RÖSSLER GmbH über. Hierzu sind folgende Hinweise zum Sachverhalt veranlasst:

1. Die dem Büro VIAREGG-RÖSSLER GmbH von der Stadt Wolfratshausen im Oktober 2009 beauftragte Machbarkeitsstudie für die niveaufreie Querung der Sauerlacher Straße durch die verlängerte Trasse der S 7 war ausdrücklich auf "innovative Lösungen" zur Vermeidung gravierender Mehrkosten gegenüber der Beibehaltung des bestehenden Bahnübergangs gerichtet. Arbeitsgrundlage der VIAREGG-RÖSSLER GmbH waren dabei die zur Verfügung gestellten bisherigen Planungen der Deutschen Bahn.
2. Das von der VIAREGG-RÖSSLER GmbH nach Abstimmung mit der Auftraggeberseite (sowie unter Einbindung des StMWIVT sowie der DB und des Straßenbauamts Südbayern) vorgelegte Endergebnis der Studie entspricht nicht nur den einschlägigen öffentlich-rechtlichen Vorgaben (z.B. der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung), sondern trägt sogar den "Soll"-Vorgaben Rechnung, die noch im Abstimmungsprozess seitens der DB AG beanstandet worden waren. Dabei wird die kritische Hinterfragung solcher Soll-Vorgaben sogar von der DB AG regelmäßig zur Einhaltung des Gebots wirtschaftlicher Planung verlangt.



3. Nicht richtig ist auch die in der Presse aufgestellte Behauptung, die vorgeschlagenen Straßenanhebungen "seien schon wegen der umliegenden Gebäude und Zufahrten 'nicht möglich'".
4. Das von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH ermittelte Einsparpotenzial von rund 40 Mio EUR resultiert entgegen SZ/Hutter auch nicht "vor allem" daraus, dass die Strecke (gar angeblich wegen einer Unterschreitung der vorgeschriebenen lichten Fahrtrahthöhen) nicht mehr so tief eingeschnitten sein soll wie in den "offiziellen" (?) Planungen. Die im Ergebnis auch den Sollvorgaben Rechnung tragende Planstudie der VIEREGG-RÖSSLER GmbH schließt mit insoweit erwarteten Mehrkosten von rund lediglich 300.000 EUR und lässt also das zuvor ermittelte Einsparpotenzial von rund 40 Mio EUR im Wesentlichen unverändert. Dies liegt letztlich daran, dass das VIEREGG-RÖSSLER-Konzept gerade ohne die im Auftrag der DB AG geplante mehrere hundert Meter lange Tunnellösung zur Unterfahrung der Sauerlacher Straße incl. unterirdischem S-Bahnhof Wolfratshausen auskommt.
5. Auch der Rückschluss von SZ/Hutter von der zahlenmäßigen Personalüberlegenheit der sogenannten "offiziellen" Gutachterbüros "im dreistelligen Bereich" auf eine intellektuelle lösungstechnische Unterlegenheit des 2-Mann-Büros der VIEREGG-RÖSSLER GmbH ist schon im Hinblick auf die bereits im Ansatz nicht vergleichbare Marktausrichtung beider Seiten in der Sache so verfehlt wie tendenziös. Mehr als befremdlich ist die von der SZ im Anschluss hieran der VIEREGG-RÖSSLER GmbH gar als angeblich eigene Einlassung untergeschobene Anmaßung, die VIEREGG-RÖSSLER GmbH nehme

für sich in Anspruch, den Nordtunnel "in zwei ingenieurtechnisch voll ausgearbeiteten Varianten" geplant zu haben.

Die Bezeichnung der VIEREGG-RÖSSLER GmbH, ihre Planungsunterlagen zum Nordtunnel als ausführungsfähige ingenieurtechnische Planungen präsentiert zu haben, ist durch nichts gerechtfertigt.



6. Auch die von der SZ offenbar ungeprüft kolportierte Kritik am Nordtunnel-Konzept der VIEREGG-RÖSSLER GmbH ist unberechtigt:
 - a) Eine mehrmonatige Sperrung der U-Bahn, insbesondere der U2 zwischen Hauptbahnhof und Königsplatz ist nicht erforderlich und wurde von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH nie so kommuniziert. Soweit die U2-Nord durch einen Umbau für den Nordtunnel betroffen wäre, dürfte hierfür letztlich sogar die nächtliche Betriebsruhe im Rahmen sinnvoller Arbeitsplanung auskömmlich sein.
 - b) Die von der SZ weiter unreflektiert übernommene Kritik, die westliche Tunnelzufahrt nehme zuviel Platz in Anspruch, bezieht sich - entgegen dem vom SZ-Artikel provozierten Verständnis - keineswegs auf das Nordtunnel-Konzept der VIEREGG-RÖSSLER GmbH, sondern vielmehr auf eine Planvariante der sogenannten "offiziellen" Gutachterbüros (Nordtunnel Light mit unterirdischem Durchgangsbahnhof am Hauptbahnhof in 40 Meter Tieflage). Schließlich bleibt unverständlich, weshalb zu einem "Gesamturteil ... nicht genehmigungsfähig und baulich nicht durchführbar" führende Umplanungen der "offiziellen" Gutachterbüros am Nordtunnelkonzept der VIEREGG-RÖSSLER GmbH Zweifel an deren Kompetenz begründen sollten. Kompetenzzweifel ergeben sich vielmehr gegenüber den sogenannten "offiziellen", jedenfalls regelmäßig im Auftrag des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums tätigen Gutachterbüros.