



Pressemitteilung zum Pressegespräch
vom Montag, 12. April 2010 um 14.00 Uhr im Landtag Saal S 401
Evaluierung der Südring-Alternativen

Die zuletzt geführten öffentlichen Diskussionen um die 2. Röhre v.s. Südring waren für die Bürger sehr verwirrend. Sich eine objektive Meinung zu bilden wurde immer schwieriger.

Deshalb haben wir uns entschlossen die unterschiedlichen Konzepte untersuchen zu lassen. Für diesen Auftrag haben wir ein renommiertes Unternehmen gesucht, das unabhängig, neutral und weit genug entfernt ist, um unvoreingenommen sein zu können.

Durch ihre europaweite Erfahrung mit Schienenverkehrsprojekten und im Tunnelbau sind sie kompetent und professionell genug einer öffentlichen Diskussion standzuhalten.

Die BI wollte kein weiteres Gutachten in Auftrag geben und hat sich bewusst auf eine einzige Fragestellung konzentriert. Daraus ergab sich die Aufgabenstellung an die Ernst Basler + Partner AG in Zürich (EBP), die wesentlichen Ursachen für die ausgewiesene Kostendifferenz von über 700 Millionen Euro zu ermitteln. Als Vertreter der an der Untersuchung beteiligten Ingenieure haben heute die Herren Frank Bruns und Michael Kapp die Details der vorliegenden Ergebnisse bekannt gegeben.

Die wesentlichen Aussagen der Untersuchung:

Die Aufgabenstellung für das Gutachten war falsch formuliert.

Die Alternativvorschläge aus dem Expertenhearing vom 25.03.09 wurden nicht berücksichtigt.

Die Frage, ob es eine sinnvolle, wirtschaftliche und kostengünstige Alternative zum Tunnel gibt, wurde somit weder gestellt noch beantwortet.

Die Berechnung der Kosten des Südring-Gutachtens ist nicht korrekt. Vorschläge zur Optimierung und Kostenreduktion wurden nicht berücksichtigt. Das im Gutachten ausgewiesene Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,8 ist zu niedrig.

Die Feststellung, dass die Tunnelvariante die einzige wirtschaftliche Lösung sei, ist damit nicht haltbar.

Die Kosten der Alternative betragen im ungünstigsten Fall 600 Mio.Euro und nicht 1,1 Mrd. Dieses Konzept ist wirtschaftlicher als der Tunnel. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt deutlich über 1,3 und erreicht bei korrekter Berücksichtigung des Nutzens für die Regional- und Fernbahn sogar den Wert 2.

(Der Südring würde auch die Anbindung des Flughafens für Regionalzüge aus dem Westen elegant und ohne zusätzliche Kosten lösen.)

In jedem Fall ergeben sich heute schon eine Reihe von Fragen:

Warum wurden den beiden Varianten nicht vergleichbare, unterschiedliche Planungsansätze zu Grunde gelegt und das Alternativ-Konzept nicht berücksichtigt?

Warum wurden Vorschläge zur Optimierung und Kostenreduktion nicht übernommen?

Warum liegt keine fundierte Begründung für die Notwendigkeit von zwei durchgehend neuen Gleisen vor?

Warum wird ständig behauptet, nur der Tunnel wäre mit GVFG-Mittel förderfähig, obwohl bekannt ist, dass der dafür notwendige Betrag nicht vorhanden ist.

Schlussfolgerungen der BI

Aufgrund der Erkenntnisse der Studie und der Situation der öffentlichen Kassen, insbesondere der GVFG-Mittel, kann bzw. darf die Diskussion um die beste Lösung noch nicht beendet sein.

Der Ergebnisbericht von EBP liegt der BI vor und kann auf Anfrage eingesehen werden.

Dr. Walter Heldmann und Ingeborg Michelfeit
für die Bürgerinitiative S-Bahntunnel Haidhausen