

Tunnel in Hochzoll: „Der sicherste Weg, die Mobidresch in die Luft zu jagen“

Der von der Rathaus-SPD vorgeschlagene Tunnel in Hochzoll unter der Friedberger Straße wäre nach Auffassung von Dietmar Egger „der sicherste Weg die Mobidresch in die Luft zu jagen, weil der Planfeststellungsbeschluss zur Linie 6 umgehend aufgehoben werden müsste“. „Mobidresch“ ist hierbei als liebevolle Abkürzung zum abgegriffenen Unwort „Mobilitätsdrehscheibe“ zu verstehen. Der Sprecher des Fachforums nachhaltige Stadtentwicklung äußerte gegenüber unserer Redaktion ergänzend: Nachdem der Tunnel dem GVA (Gesamtverkehrsplan Augsburg) gänzlich zuwiderlaufen würde, könne er nicht bezuschussbar sein. Es dürften sich sicher auch genügend Leute finden, die die Regierung und die Staatsregierung dann nötigen zu prüfen, ob auch der Planfeststellungsbeschluss für die große Ostumgehung sowie die Zuschüsse für Schleifenstraße, Rote-Tor-Umfahrung, Untertunnelung Blücher-Straße und Kleine Ostumgehung zurückzunehmen/-fordern sind. Die bisher aufgelaufenen Kosten für die Linie 6 blieben natürlich bei der Stadt hängen, aber das werde vermutlich als Lappalie behandelt werden können, nachdem die Stadt jetzt überraschender Weise übriges Geld habe.

Ohne Not haben die Stadtregierung und der Leiter der Verkehrsbetriebe das Fass „Linie 6“ wieder aufgemacht, obwohl der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben da war, die Straßenbaumaßnahmen zur Entlastung der Friedberger Straße alle für teures Geld laufen – wie von der Regierung als Voraussetzung verlangt – und der Bau der Tramlinie 6 bereits begonnen hat! Damit entlarvt sich die Panikmache des Regenbogen im Zusammenhang mit dem Bürgerbegehren Königsplatz. Nicht das Bürgerbegehren, sondern Regenbogen selbst stoppt den zügigen Ausbau der Linie 6 und bringt die Mobidresch in Gefahr.

Die Verzögerung der Linie 6 muss so massiv sein, dass Wengert gegenüber der Augsburger Allgemeinen gar keine Prognose mehr wagt: „Man darf davon ausgehen, dass der Bau wohl zwei Jahre dauern würde. Eines ist klar: Der Tunnel würde zeitgleich mit der neuen Straßenbahnlinie errichtet. Wann gebaut werden könnte, darüber ließ sich die SPD-Spitze nicht aus. „Hier wage ich keine Prognose“, sagte Wengert. (AZ 10.1.2008)

Die Grünen, die wegen dieser Frage keinen Selbstmord begehen wollen, distanzieren sich diesmal offen von der SPD-Linie. In einer Presseerklärung nimmt Dieter Ferdinand für die gesamte Fraktion Stellung: „Für die Grünen sprechen mehrere Gründe gegen einen Tunnel. Wenn der Autoverkehr direkt über die Friedberger Straße durch einen Tunnel ungehemmt in die Innenstadt geführt werde, werde die notwendige Verlagerung auf die Straßenbahn nicht erreicht, und die innere Friedberger Straße sowie die Innenstadt würden zusätzlich mit Autoverkehr belastet. Damit wäre ein wesentliches Argument für den Bau der Linie 6 entfallen. Außerdem bringe der Bau eines Tunnels eine erhebliche Verzögerung für die Straßenbahn nach Friedberg-West. Trotz einer Entlastung der Haushaltslage sind die Kosten für einen Tunnel zu hoch.“ (Presseerklärung 10.1.2008)

Die Industrie- und Handelskammer, „stets um eine gute Augsburger Infrastruktur besorgt“, „begrüßt grundsätzlich die Idee der SPD, die Friedberger Straße beim Bau der Linie 6 mit einem Autotunnel zu entlasten – vorausgesetzt, unabhängige Experten bewerten das in einer näheren Prüfung als baulich und finanziell sinnvoll“. (Staz 16.1.2008) Die IHK ist also „grundsätzlich“ dafür. Kein Wunder bei Wortführern wie Michael Nuber (Vorsitzender des Industrie- und Handelsgremium Augsburg), Herbert Scheel (IHG Aichach-Friedberg) und Alfred Kolb (Vorsitzender des IHK-Verkehrsausschusses). Die Herren Nuber und Kolb sind sinnigerweise Besitzer großer Speditionen, Herr Scheel betreibt ein Ingenieurbüro in Friedberg und ist pikanterweise Mitglied der Gesellschaft für Innovation Bayern Innovativ und von KUMAS Kompetenzzentrum Umwelt Augsburg, aber eben auch im Wirtschaftsbeirat der Union. Nach Aussagen der Herren Nuber und Scheel gehe es darum, „die Friedberger Straße als überregional bedeutsame Verkehrsachse zu erhalten und eine Aufwertung des Stadtteilzentrums Hochzoll zu erreichen“. (AZ 11.1.2008) So, so, der überregionale Verkehr soll Hochzoll also erhalten bleiben und gleichzeitig das Viertel aufgewertet werden!?

Aber die IHK ist vorsichtig und will erst Experten hören, ob der Tunnel *baulich* und *finanziell* sinnvoll

wäre.

Pro Augsburg ist da weniger vorsichtig: „[...] am Wochenende reklamierte die Initiative Pro Augsburg bei den Medien, sie habe schon im September 2007 auf der Mitgliederversammlung eine Tunnellösung in der Friedberger Straße vorgestellt. Generell begrüßt Pro Augsburg den jüngsten Tunnelvorschlag unter der Friedberger Straße, wie Nico F. Kummer und Rolf D. Neuburger vom Vorstand mitteilen. Der SPD-Vorschlag löse aber ein problematisches Nadelöhr auf der Strecke nicht. Pro Augsburg schlägt deshalb einen Ausbau des Tunnels in zwei Stufen vor. Zuerst von der Kreuzung Zugspitzstraße bis zur Kreuzung Meringer Straße/B2 und im zweiten Schritt von Friedberg West bis zum Gärtnerweg.“ (AZ 14.1.2008)

Auch diese Position ist kein Wunder, ist doch Nico F. Kummer Gesellschafter des BMW Autohauses Augsburg und Herr Rolf D. Neuburger, Leiter der AG Verwaltung + Wirtschaft + Verkehr von Pro Augsburg, kommt als Initiator von „Mozart meets Golf“ sicher nicht mit dem Regionalbus auf den Golfplatz. Rolf D. Neuburger ist auch im Vorstand des Bundes der Selbständigen (BDS) Ortsverband Augsburg, zusammen mit Hermann Schnierle, Autosattlermeister und Busausstatter, und Erika Still-Hackel, die einem anderen großen Autohaus verbunden ist... Insofern ist Pro Augsburg nicht so vorsichtig wie die IHK oder auch die CSU, die zwar Bürgerversammlungen in Hochzoll durchführt, aber sich nicht auf den Tunnelvorschlag der SPD festlegen will. Pro Augsburg, die Tarnliste des BDS und der großen Autohäuser, verlängert den SPD-Tunnel, der im Osten auf der Höhe des Rudolf-Diesel-Gymnasiums wieder auftauchen soll, gleich bis zum Friedberger Gärtnerweg, also bis zum Segmüller.

Mit etwas bitterer Ironie könnte man also feststellen, dass die SPD auf einen Vorschlag von Pro Augsburg aufspringt zu Lasten der Grünen, die da nicht mitmachen können – nicht gerade eine Steilvorlage für die Fortsetzung des rotgrünen Bündnisses. Aber vielleicht liegt es ja an der neuen Werbeagentur, die die SPD für ihren Wahlkampf engagiert hat. Der mk Fachverlag rühmt sich, auch für Air Berlin, KraussMaffei und Chevrolet tätig zu sein. Irgendwie scheint die neue Agentur der SPD aller Art von Fahrzeugen verbunden zu sein – Flugzeugen, Panzern und US-Limousinen – nur nicht öffentlichen Nahverkehrsmitteln. (versehentlich haben wir hier KraussMaffei mit Panzern in Verbindung gebracht, obwohl die Firma KraussMaffei nur Spritzgussmaschinen herstellt und nur die 1999 mit Wegmann fusionierte Krauss-Maffei Wehrtechnik GmbH noch was mit Panzern zu tun hat)

Die technische Machbarkeit eines Tunnelprojekts unter der Friedberger Straße ist mehr als fragwürdig, wie ein Leserbrief aus der Augsburger Allgemeinen deutlich macht: „Wo sollen im Bereich der Rampen, welche ja in der Straßenmitte liegen müssen, die Tramgleise verlegt sein? Diese müssen dann ja auf den jeweils rechten Kraftfahrzeugspuren verlegt werden. Eine andere Möglichkeit gibt es aus Platzgründen nicht. Sollte man sich für einen Tunnel entscheiden, so wird es bei der vorher geschätzten Summe nicht bleiben (Anmerkung: Transrapid München), denn die unterirdische Arbeit im Ortskern von Hochzoll wird viel mehr Geld und Jahre verschlingen als geplant und geahnt. Alle Leitungen, Rohre, uralte Abwasserkanäle müssen verlegt, wenn nicht gar ganz erneuert werden. Dann wird der Hochwasserschutz im Tunnel (Lech ist auch noch da) enorme Summen verschlingen. Mehrere seitliche Fluchttunnel mit oberirdischen Ausgängen zu den Gehwegen müssen angelegt werden. Noch ein paar Worte zu den Autoabgasen. Ob Tunnel oder nur vierspurige Straße, die Abgase bleiben gleich. Was unten im Tunnel an Abgasen produziert wird, muss durch Ablüfter (Energiekosten über Jahrzehnte!) nach oben geblasen werden.“ (AZ 17.1.2008)

Vielleicht glaubt die SPD selbst nicht an eine Realisierbarkeit des Tunnels, aber sie scheint ganz fest an eine Wirkung der Tunnel*idee* im Wahlkampf zu glauben. Irgend jemand wird die Trümmer dieser Idee nach den Wahlen schon wegräumen, scheint die Spekulation der SPD, Hauptsache es fliegt nicht vorher auf. Die Kapitalisten können sich ins Fäustchen lachen: wenn alles gut geht, haben sie einen Tunnel, ohne ihn selber gefordert zu haben und wenn der Wahn auffliegt, hat die SPD den Schaden.

Die ganzen Lustobjekte der Kapitalisten, die kleine Ostumgehung, der Tunnel Blücherstraße/Vierte Lechbrücke, die große Ostumgehung sind im Bau, der Osten wird umgegraben, die Derchinger Flur gibt es nicht mehr... All das waren Auflagen und Bedingungen der Regierung von Schwaben, damit die Stadt die Linie 6 auf der Friedberger bauen darf. Der Preis, die Linie 6 so bauen zu dürfen, war

sehr hoch. Nach dem der Plan so festgestellt und genehmigt wurde, gibt die SPD diesen Plan auf! Die „große Ratlosigkeit“, die die AZ ehrlicher Weise auf der CSU-Verkehrsveranstaltung in Hochzoll konstatierte, hat uns auch übermannt – beim Gedanken an die Verkehrspolitik der SPD.