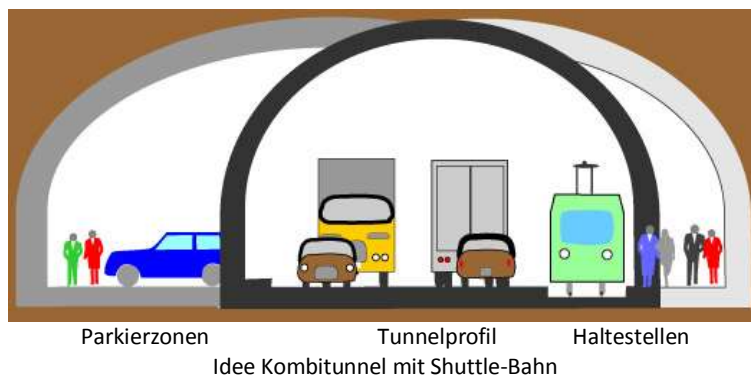


Auto- statt ÖV-Tunnel für Basel - autofreie Stadt mit Auto-Zugang?



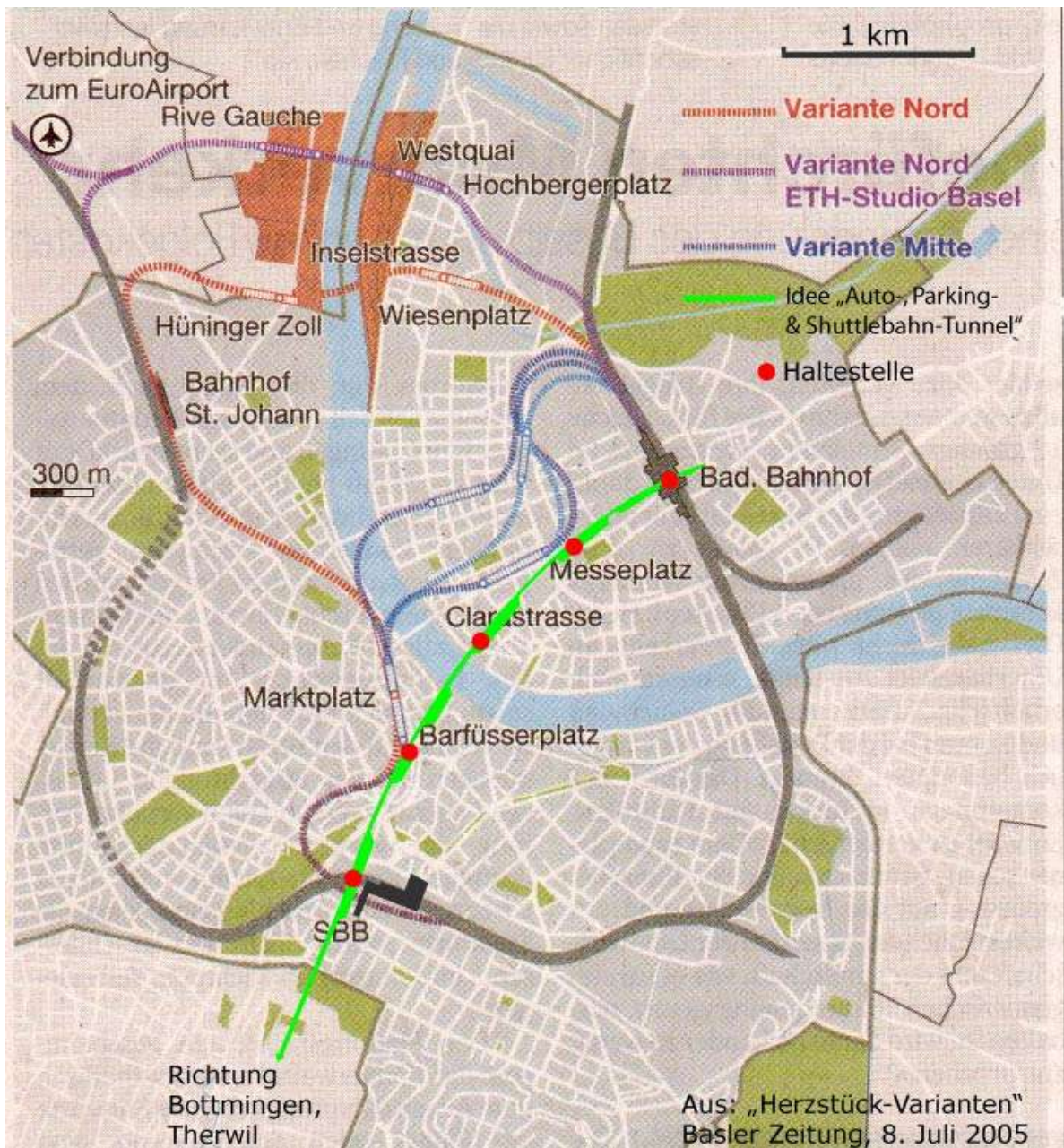
Zu wenig Parkplätze, Tramlinien an der Grenze der Leistungsfähigkeit, Verkehrskollaps auf Strassen: Über Lösungen zu diesen Problemen wird intensiv nachgedacht, zum Beispiel über Tram- und Bahntunnel und über unterirdische Parkings. Wäre ein Kombitunnel für Autoverkehr und Parking und einer Shuttle-Bahn attraktive Alternative?

Basels schöne, aber enge Gassen und die vielfältig genutzten Plätze. Die Stadt ist aus dem Mittelalter gewachsen und bietet heute zu wenig Platz für Menschenströme, Tram- und Autoverkehr. Als Lösung werden Bahntunnel als Y- oder Herzstück-Variante, Road Pricing (Vorschlag der Handelskammer), Innenstadt-Tramtunnel, Ringbahn (Vorschlag von S-Bahnkritikern) und unterirdische Parkhäuser diskutiert. Diese Möglichkeiten lösen nur einen Teil der zu erreichenden Ziele: Mehr Raum zum Flanieren für Fussgänger, attraktive Stadt, Zufahrt aus der Umgebung zum Shopping und für Veranstaltungen, Zufahrt für Ver- und Entsorgung der Stadt mit Waren.

Könnte eine Lösung so aussehen?



Im „Dreieck“ der Bahnhöfe: Oberfläche für Tram und Bus reserviert, Strassen-Stadttunnel mit Vertikal-Parkhäusern



Die nur 3 km messende Strecke vom SBB zum Badischen Bahnhof:
Autotunnel mit Parkierzonen und Shuttlebahn mit 3 Haltestellen in der Innenstadt

Variante: Würde ein „kurzer Tunnel“ (3 km) bereits genügen?

Vision von einem kurzen Tunnel für die viel diskutierte Verbindung zwischen Badischem und SBB-Bahnhof. Eine „Shuttlebahn“ im Tunnel, die im 3-8 Minutentakt beide Bahnhöfe und drei Zwischenhalte in der Innenstadt bedient. Autos, Lieferwagen und LKW fahren vom Surinam aus und aus der Richtung Basel Süd (Bottmingen) unter die Innenstadt und nutzen mehrere grosszügige unterirdische Parkräume.

Augenfällig sind die tieferen Kosten für einen kurzen Tunnel. Die „Shuttle-Bahn“, weitgehend automatisiert wie aus Skigebieten bekannt, braucht keine Einfahr- und Ausfahrampen, um von der Oberfläche in den Untergrund zu gelangen. 2 bis 4 Wagenkombinationen mit 1-3 Ausweichstellen sind notwendig.

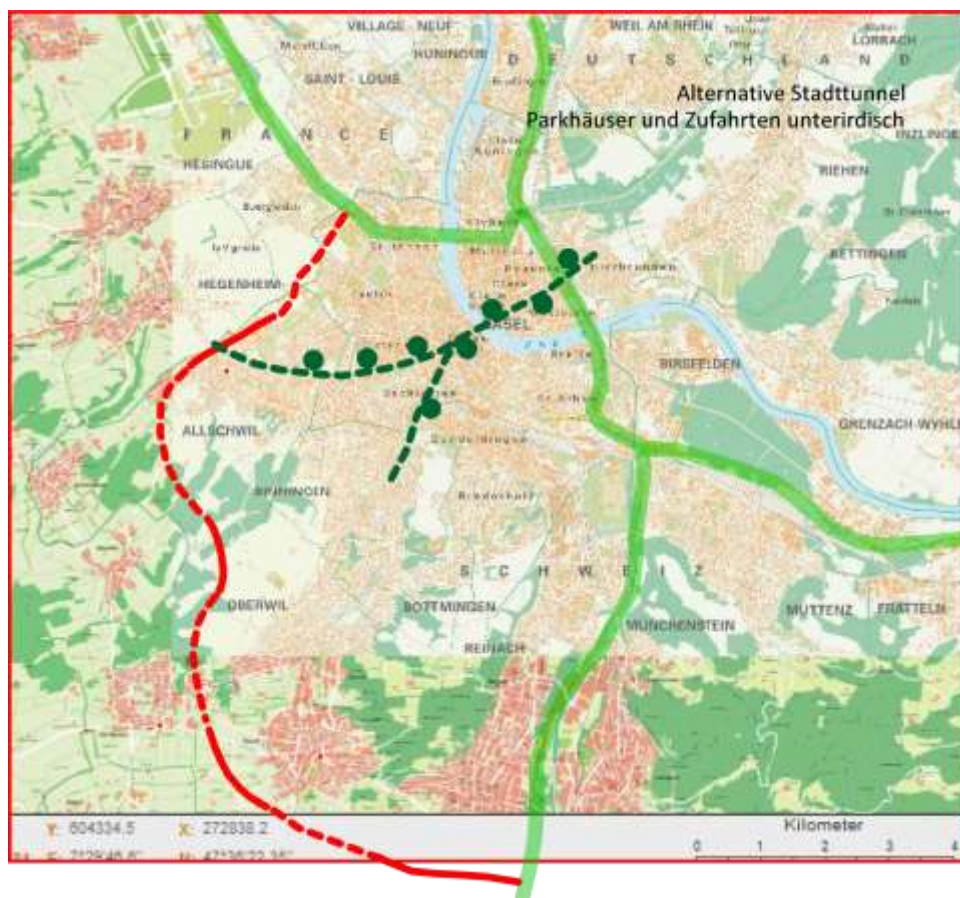
Die Chance:

Konsequente Entlastung der Innenstadt vom Autoverkehr und nahezu unbeschränkte Möglichkeiten zum Bau von Parkräumen mit direktem Zugang zur Innenstadt.

Das Durchkommen für öffentlichen Verkehr, der pro Vehikel viele Passagiere bewegt, ist heute schwierig. Die Belieferung mit Waren in der Innenstadt ist permanentes Problem. Individueller Autoverkehr mit genügend Parkmöglichkeiten muss heute draussen bleiben, zum Nachteil der vielen Geschäfte.

Wie schaffen wir es, in der Innenstadt Wohnlichkeit und kommerzielle Prosperität zu vereinen? Öffentlicher Verkehr findet zur Nachtzeit kaum statt und für den Transport von in der Stadt eingekaufter Güter in die Region ist das Auto, zu dem 90% der Bevölkerung Zugang hat und das für in der Region wohnende Werktätige und Familien schwer wegzudenken ist, naheliegendes Transportmittel. Wir publizierten bereits zum Thema, wie öffentlicher Verkehr auf wirtschaftliche Weise eine komfortable Alternative zum Autoverkehr werden könnte: «Flüssiger Verkehr für alle, energieeffizient mobil im Grossraum Basel» (SUN 21 / 2000, Download über (www.getideas.ch) und «Anderthalb Milliarden Franken für den öffentlichen Verkehr in Basel?» im Forum der Basler Zeitung am 14. Februar 2001. Die sinnvollsten Lösungen sind oft nicht die politisch machbarsten.

Denkt man die vielen Vorschläge durch und überlegt eine bestmögliche Lösung, entsteht mit einiger Logik die Idee, die Bedürfnisse für Parkraum, Auto-Mobilität und öffentlichen Verkehr durch „Autos in den Untergrund, die Oberfläche für Menschen“ zu kombinieren.



Weitere Möglichkeit: Anstelle einer Umfahrungsstrasse Süd, ein Auto-Stadttunnel als interessante Alternative. Kürzer, umweltschonender...?



Parkhäuser in Schraubenform: Einfacher Zugang von der Oberfläche und kostengünstige Verbindung zum Tunnelniveau