

Metropolis

Was dem Regisseur Fritz Lang im Jahre 1926 noch visionäre Kulisse für seinen heute als absoluten Klassiker geltenden Film „Metropolis“ war, nämlich die urbanistische Monumentalität der Moderne, ist in allen großen Städten der Welt längst die Regel geworden.

Mit der feierlichen Eröffnung am vergangenen 18. Juni des 638,5 Meter langen Autotunnels, der den Viadukt mit dem Eicher Berg verbindet und so täglich rund 20.000 Fahrzeuge unter dem Stadtzentrum hindurchschleust, hat unsere bisher eher für ihre vielen Brücken berühmte Felsenstadt einen wichtigen Schritt in Richtung moderne Verkehrsplanung unternommen.

Der zwei Milliarden teure Heilig-Geist-Tunnel ist in der Tat der wohl monumentalste Teil eines wohldurchdachten Konzeptes, dessen Ziel es ist, den Stadtkern immer mehr vom Individualverkehr und den daraus entstehenden Problemen – Luftverschmutzung, Lärm und fehlender Parkraum – zu befreien.

Obwohl der Tunnel das Zentrum zweifellos wesentlich vom Durchgangsverkehr entlastet und die neuen Verkehrsbestimmungen (Ringverkehr) mit ihren computergesteuerten Ampeln und den zusätzlichen Busspuren besser durchdacht sind als das alte System, ist das alles jedoch langfristig nicht die Lösung aller Probleme.

Es genügt nicht, den immer noch ansteigenden Individualverkehr durch unterirdische Ausweichmöglichkeiten wie Tunnels oder Tiefgaragen nur scheinbar aus der Welt zu schaffen und so die Probleme nur zu verlagern, sondern man sollte versuchen, das Übel an der Wurzel zu packen.

Vor allem die im Stadtzentrum arbeitenden Pendler, die immer noch mit dem eigenen Wagen zur Arbeit fahren und täglich ganze Wohnviertel zuparken, müssen motiviert werden, auf öffentliche Transportmittel umzusteigen.

Dazu müssen seitens der Stadtverwaltung und natürlich auch staatlicherseits solide Anstrengungen unternommen werden. Die städtischen Buslinien müssen attraktiver und effizienter eingesetzt werden – dafür hat die Stadt bereits die sogenannte Brändli-Studie in Auftrag gegeben –, die Schaffung neuer, näher an den verschiedenen Stadtvierteln gelegener Bahnhöfe für die Eisenbahn muß studiert werden, und am Stadtrand müssen weitere mit einer Buslinie verbundene Auffangparkings entstehen.

Und nicht zuletzt sollten die Arbeiten an der östlichen Umgehungsstraße, deren Bau die Regierung bereits im Mai 1987 beschlossen hat, endlich beginnen, um den Transitverkehr endgültig aus der Stadt herauszuhalten!

Damit die Stadt des Jahres 2000 kein Metropolis, kein Alptraum wird!



Heilig-Geist-Tunnel und Unterführung am Rond-point Schuman (oben rechts)