

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 112 (1994)
Heft: 33/34

Artikel: Die Nordtangente Basel der Nationalstrasse N2: Integration in den städtischen Raum
Autor: Meyer, Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-78490>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

In dieser Phase werden Umweltfragen eine untergeordnete Rolle spielen. Es gilt, den Vollzug entsprechender Auflagen der Genehmigungsbeschlüsse sicherzustellen. Dazu ist das Einbinden verschiedener Umweltschutzfachstellen in die Projektorganisation notwendig. Nur nebenbei sei bemerkt, dass die mit einem Aufwand von bisher über 10 Mio. Franken erstellten Umweltverträglichkeitsberichte und deren Beurteilung praktisch keine Konsequenzen für das Projekt hatten.

Ausblick und Hoffnung

Mit der gewählten Organisationsstruktur sind zumindest theoretisch die Vor-

aussetzungen geschaffen, das Grossvorhaben Nordtangente sach-, termin- und kostengerecht zu realisieren. Keine noch so gute Organisation und keine noch so guten Hilfsmittel des modernen Managements vermögen aber Personen zu ersetzen, was sich schon bei der Osttangente zeigte. Und in dieser Beziehung müssen leider immer wieder Enttäuschungen erlebt werden. Beim oberen und mittleren Kader ist die Auswahl äusserst eng. Die in den letzten Jahrzehnten gesunkene Attraktivität der Bauberufe mit weniger Absolventen der Schulen sowie die immer weitergehende Spezialisierung schon während der Ausbildung haben zur Folge, dass für derartige Führungsaufgaben geeignete Mitarbeitende Mangelware sind.

Es gibt zwar haufenweise Manager, welche die Dinge richtig machen, aber nur wenige Leader, welche die richtigen Dinge machen.

Es bleibt die Hoffnung, dass mit attraktiven und anspruchsvollen Bauaufgaben, wie sie die Nordtangente darstellt, auch der Anreiz für ein Engagement und im weiteren Sinne für Bauberufe ansteigt und somit mittelfristig auch in personeller Hinsicht Verbesserungen erwartet werden können.

Adresse des Verfassers: Niklaus Baumann, dipl. Bauing. ETH/SIA, Adjunkt des Kantonsingenieurs BS, Tiefbauamt Basel-Stadt, 4001 Basel

Die Nordtangente Basel der Nationalstrasse N 2

Integration in den städtischen Raum

Lage und Gestaltung der Nordtangente haben unmittelbare Auswirkungen auf die Stadtentwicklung. So wurde die verkehrs- und bautechnische Konzeption der Nordtangente mit städtebaulichen Anforderungen ergänzt.

Städteräumliches Umfeld

Mit Basel Nord wird jener Stadtteil bezeichnet, der beidseits des Rheins unmittelbar an Frankreich und Deutsch-

VON RUDOLF MEYER, BASEL

land angrenzt, an eine Region, deren Entwicklung in den letzten Jahren überaus intensiv war und heute praktisch als Teil einer Regiostadt Basel betrachtet werden muss. Stadträumlich gesehen liegt die Nordtangente nicht etwa peri-

pher, sondern führt mitten durch den nördlichen Teil der trinationalen Agglomeration Basels. Dieser Stadtraum setzt sich aus den Industrie- und Wohnquartieren Basel Nords, den elsässischen Gemeinden Saint-Louis und Huningue sowie der badischen Gemeinde Weil zusammen.

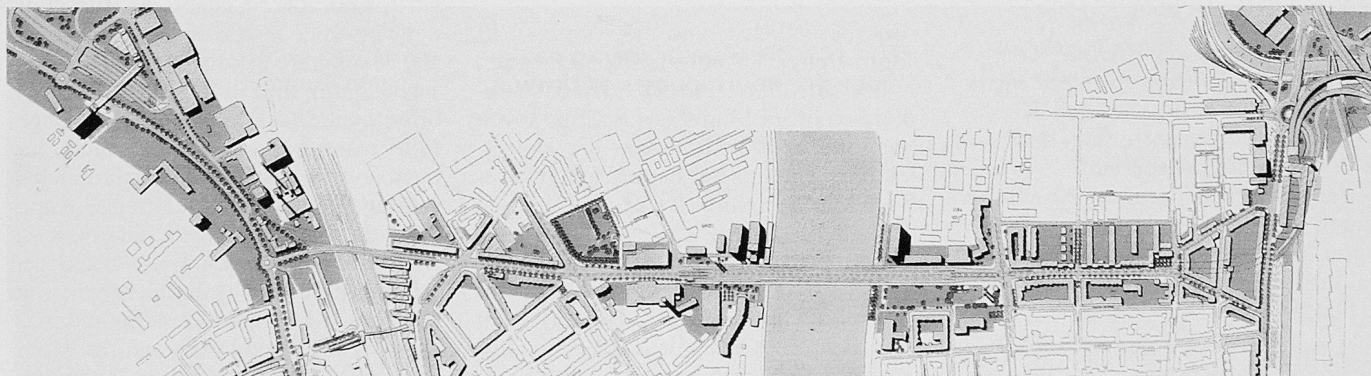
Gestalterische Konzepte

Nach dem Prinzip der umfassenden Planung sollten sämtliche mit dem Bauwerk verbundenen räumlichen und

funktionalen Dimensionen mit einbezogen werden. Architekten und Landschaftsplaner haben das Projekt im Bereich des NT-Perimeters architektonisch und städtebaulich begleitet und Leitbilder entwickelt.

Das Leitbild für die Lokalstrassenebene stützt sich vorwiegend auf die Achse St. Johann bis Horburg, welche die Hauptverkehrsader an der Schnittstelle von Wohn- und Industriegebiet bildet und der man das für Basler Ringstrassen typische Erscheinungsbild eines Boulevards verleiht. Bauliche Akzente sollen diesem Abschnitt eine städteräumliche Identität verleihen. Eine Abfolge unterschiedlicher Plätze und platzartiger Situationen soll attraktive öffentliche Räume schaffen.

Dem Abschnitt Grenze kommt andere Bedeutung zu. In dieser städtisch peripheren und offenen Stadtlandschaft wird die Nordtangente mit der französischen Autobahn verknüpft. Ergänzt



Das stadtgestalterische Leitbild

durch bauliche Akzente soll diese Einfahrt in die Stadt einen repräsentativen Charakter erhalten.

Das Leitbild Tunnelebene stützt sich auf die Raumidee einer unterirdischen Stadtstrasse, die sich durch einen städtischen Gesamteindruck von herkömmlichen Autobahntunnels unterscheiden soll, und immer möglich soll ein Bezug zur Stadt hergestellt werden. Dem Rheinübergang kommt dabei die hervorragende Bedeutung zu, hier das Panorama des Basler Rheinraumes zu öffnen. Die Gestaltung der Grünflächen und der Einsatz von Stadtgrün als Gestaltungsmittel basiert auf dem «Grün-Freiraumkonzept Basel Nord». Für den Bereich der Nordtangente sind zwei Typen von städtischem Grün mit unterschiedlicher Charakteristik kennzeichnend: der eher landschaftlich geprägte und der von städtischer Dichte geprägte Strassenraum mit Alleegebäuden.

Stadtentwicklung und Stadtreparatur

Mit dem Bau der Nordtangente ergibt sich die Chance, eine heute städtebauliche unbefriedigende Situation zu korrigieren. Das Bahnhofgebiet St. Johann wird räumlich vom Luzernerringviadukt durchschnitten, und Wohngebiete schliessen unmittelbar an das Industriegebiet an: es herrscht eine städtebaulich unwirtschaftliche Situation. Um eine optimale städtebauliche Ausgangslage für zukünftige Entwicklungen in diesem

Gebiet zu schaffen, bedurfte es einer gründlichen Untersuchung in Form einer Strukturanalyse.

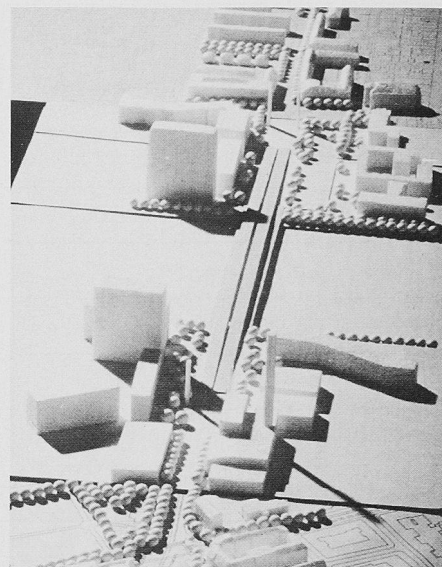
Der erwünschte Endzustand ist in einer Idealvariante dargestellt. Den Schwerpunkt der städtebaulichen Aufwertung bildet ein neues Subzentrum Basel Nord am Bahnhof St. Johann als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs mit optimalen Umsteigmöglichkeiten für S-Bahn, Tram, Bus, Taxi usw., als ein neues Arbeitsplatz- und Dienstleistungszentrum.

Rheinraum, Basels Visitenkarte

Das Brückenbauwerk überspannt das Rheinknie, dessen Verlauf als das schönste Landschaftsbild im Kanton Basel-Stadt gilt. Es ist oberstes Ziel bei der Gestaltung dieses anspruchsvollen Brückenbauwerkes, primär auf dessen Erscheinungsbild im Rheinraum einzugehen. Ein Novum für Basel ist die Zweistöckigkeit einer Brücke.

Schaffung von neuem Wohnraum

Eines der Hauptziele baselstädtischer Planungsstrategien ist die Schaffung zusätzlichen Wohnraumes. Im Zusammenhang mit dem Bau der Nordtangente müssen die Notwohnungen im Rosenau wie auch Wohnungen im St. Johann ersetzt werden, doch wird die Gelegenheit dazu wahrgenommen, erwähntem Anliegen Rechnung zu tragen. Anhand einer gesamten Nutz-



Boulevard Basel Nord

flächenbilanz wurde nachgewiesen, dass die Möglichkeit für den Bau von rund 600 zusätzlichen Wohnungen besteht.

Entscheidende Auswirkungen hat die Nordtangente auf die Wohnqualität im Horburgquartier, da nur rund ein Viertel des heutigen Verkehrs durchfährt. Geplant ist an der Nordseite der Horburgstrasse eine Blockrandbebauung. Sie verbessert die Wohnqualität in den bestehenden Häusern, schafft neue Wohnungen.

Adresse des Verfassers: Rudolf Meyer, Architekt BSA/SIA, Leiter der Arbeitsgruppe Stadtgestaltung, in Firma R. Meyer, F. Schmidlin Architekten AG, Auberg 7, 4051 Basel

Die Nordtangente Basel der Nationalstrasse N 2

Strassenbau und Umweltschutz

Das Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7.10.1983 (Umweltschutzgesetz, USG) sieht für Nationalstrassen ein dreistufiges Verfahren für die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vor: 1. Stufe: allgemeine Linienführung, 2. Stufe: generelles Projekt, 3. Stufe: Ausführungsprojekt. Für die Stufen 1 und 2 wurden beim Projekt Nordtangente keine formellen UVP durchgeführt: Bei der Festlegung der allgemeinen Linienführung durch die Bundesversammlung im Jahr 1960 war das Umweltschutzgesetz noch nicht in Kraft, während sich die Genehmigung des generellen Projektes vom 25. März 1987 auf der Beurteilung der Umweltaspekte im Rahmen der Kosten-Nutzen-/Nutzwertanalyse abstützte. Diese Ausgangslage führte dazu, dass mit dem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) für das Ausführungsprojekt direkt die grösste Bearbeitungstiefe erreicht werden musste.

Zielsetzungen

Die Nordtangente hat von ihren Funktionen her eine nationale und gleichzeitig eine städtische Aufgabe zu erfüllen.

Sie schliesst die Lücke im schweizerischen Nationalstrassennetz und stellt die homogene Verbindung mit der französischen Autobahn A35 sicher. Als Hochleistungsstrasse soll die Nordtan-

gente helfen, die im wirtschaftlich und verkehrstechnisch wichtigen Raum auftretenden Verkehrsvolumen sicher und

VON ANDREAS FLURY UND
ULRICH G. STIEFEL, BASEL

leistungsfähig zu bewältigen. Durch die Kanalisierung des Verkehrs werden zudem Voraussetzungen für die Realisierung des Konzeptes der verkehrsberuhigten Kammern geschaffen.

Das Vorhaben Nordtangente bietet Chancen für Verbesserungen über die verkehrstechnisch-funktionalen Zielsetzungen hinaus in den Bereichen Stadtentwicklung und -Gestaltung sowie Umweltschutz. Um die Interessen dieser Einflussgrössen in ein ausgewogenes Gleichgewicht mit den technisch-funktionalen Aspekten zu bringen, ging es zu Beginn der Phase Ausführungsprojektierung um eine prozess-