

Autobahnzusammenschluss Schweiz-Deutschland

Autor(en): Niklaus Baumann-Truedsson

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1980

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/ba37b534-9066-44da-b134-db82240d49f2>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

AUTOBAHN- ZUSAMMENSCHLUSS SCHWEIZ-DEUTSCHLAND

Am 14. Juni 1980 wurde im Norden Basels das 4 km lange Verbindungsstück zwischen der schweizerischen Nationalstrasse N2 und der deutschen Autobahn A5 dem Verkehr übergeben. Damit wurde einerseits eine der letzten Lücken in der bedeutendsten Autobahn-Nord-Süd-Verbindung Mitteleuropas zwischen Norddeutschland und Italien geschlossen; andererseits konnte der Bau der durchgehenden N2, der Osttangente, auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt beendet werden.

Der Bau einer internationalen Autobahnverbindung zwischen Hamburg und Mailand über Basel und den Gotthard wurde schon vor über 50 Jahren gefordert. Wichtige Impulse dafür kamen aus Basel – es sei in diesem Zusammenhang an den 1926 gegründeten Schweizerischen Autostrassenverein und seinen Gründer, den ehemaligen Basler Regierungs- und Ständerat Dr. Gustav Wenk, erinnert. Während unsere nördlichen und südlichen Nachbarn schon in den dreissiger Jahren an Teilstücken dieser Verbindung arbeiteten und die Arbeiten zu Beginn der sechziger Jahre weitgehend abschliessen konnten, wurde in der Schweiz erst 1960 ein Autobahnnetz festgelegt, das als wohl wichtigstes Element für den internationalen Transitverkehr die von Basel über Luzern und den Gotthard nach Chiasso verlaufende Nationalstrasse N2 enthielt.

Ein Teilstück dieser N2 von je nach Lage zwischen 3 und 6 km Länge sollte auf das Gebiet des Kantons Basel-Stadt zu liegen kommen. Über seine Führung waren die Meinungen lange geteilt. 1964 gab der Grosse Rat nach zum Teil hitzigen und in einer breiten Öffentlichkeit ausgetragenen Auseinandersetzungen der Inneren Osttangente den Vorzug. Sie sollte entlang der bestehenden Gleisanlagen der SBB und der DB relativ nahe am Stadtzentrum vorbei gelegt werden, im Gegensatz zur Äusseren Osttangente, welche durch Birsfelden, das Bäumlihofareal und die Langen Erlen geführt hätte.

Im Sommer 1966 wurde im Kanton Basel-Stadt mit dem Bau der N2 begonnen. Erste Bauwerke waren die Birsbrücke und der Anschluss St. Jakob, der Ende 1969 in Betrieb genommen werden konnte.

1971, 1973, 1975 und 1978 wurden weitere Teilstücke der Osttangente, die sich stetig von Süden nach Norden vorarbeitete, dem Verkehr übergeben, bis sie nun im Jahre 1980 durch die 1,5 km lange Grenzbrücke und über die leistungsfähige Gemeinschaftszollanlage auf Weiler Boden mit der deutschen A5 verbunden werden konnte. Es wird allerdings bis zum Jahre 1986 dauern, bis sämtliche Arbeiten an diesem beachtlichen Werk abgeschlossen sind, denn im Gellert ist noch die dritte Seite eines Autobahndreiecks zu vollenden.

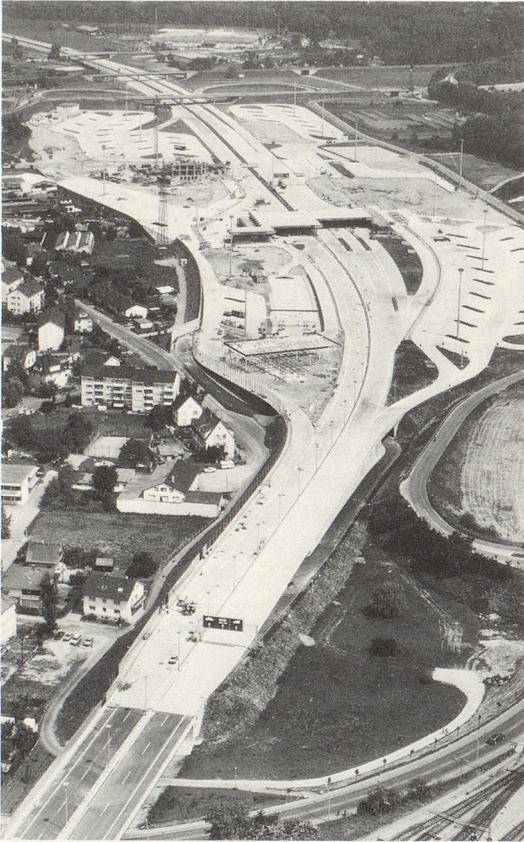
Die Osttangente wird charakterisiert durch eine grosse Zahl von technisch anspruchsvollen Brücken und Tunnels, die auf die Erschliessungsfunktion ausgerichteten 3 Voll- und 3 Halbanschlüsse ans Basler Strassennetz und eine enge Verflechtung mit Bahnanlagen. Entsprechend hoch sind auch die Kosten. Für die baselstädtische N2 müssen insgesamt 560 Mio. Franken aufgewendet werden, was im Mittel jährliche Raten von gegen 30 Mio. Franken ergibt. Der Bundesanteil wurde im Hinblick auf die auch der Stadt dienenden Funktionen der Osttangente und die Finanzkraft des Kantons mit 65% festgelegt.

Für den internationalen und den regionalen Transitverkehr bedeuten der Autobahnzusammenschluss N2 – A5 und die Fertigstellung der Osttangente eine gewaltige Erleichterung. Während früher die Durchfahrung von Basel,

die Grenzübergangsfahrt nicht eingerechnet, im besten Falle in 20 Minuten bewältigt werden konnte und zu Hauptreisezeiten dafür oft über eine Stunde eingerechnet werden musste, gelangt man heute in 5 Minuten von der Landesgrenze mit Deutschland zur Kantonsgrenze mit Baselland. Der Verkehrsteilnehmer spart neben Zeit Betriebskosten, er schont die Umwelt und fährt ausserdem mit grösserer Sicherheit. Aber nicht nur der Durchgangsverkehr, sondern auch der Ziel- und Quellverkehr Basels, der auf der Osttangente eindeutig dominiert, und zu einem gewissen Mass der sogenannte Binnenverkehr profitieren von dieser sicheren und schnellen Strassenanlage, die zusammen mit verschiedenen ausserkantonalen Hochleistungsstrassenstücken nunmehr das Rückgrat des regionalen Strassennetzes bildet.



N2 im Kanton Basel-Stadt, Abschnitt Wiese bis Landesgrenze.



N2/A5 Gemeinschaftszollanlage Basel/Weil am Rhein.

Bekanntlich werden aber heutzutage die Auswirkungen von Verkehrsbauten für ihre Benutzer erst in zweiter Linie betrachtet. Im Vordergrund steht der Nutzen oder der Schaden in den von einer Strasse durchfahrenen Gebieten. Glücklicherweise kann auch in dieser Beziehung auf äusserst günstige Auswirkungen der Osttangente sowohl klein- wie auch grossräumig hingewiesen werden.

Dank ihrem ausgezeichneten Kanalisierungseffekt hat sie einen Grossteil des Verkehrszu-

wachses der letzten Jahre übernommen. Zurzeit benützen über 60 000 Motorfahrzeuge pro Tag die Schwarzwaldbrücke. Das sind 40% des rheinüberquerenden Verkehrs in Basel, während es 10 Jahre vorher nur 30% oder 40 000 Motorfahrzeuge täglich waren.

Durch Verkehrsentlastungen sind spürbare Verbesserungen der Wohnlichkeit in mehreren Quartieren eingetreten. Einzelne Strassenzüge wurden vollständig verkehrsfrei, und andere haben heute weniger Verkehr als vor 15 Jahren; über 2500 Wohnungen profitieren von dieser Entlastung. Die Unfälle im von der Osttangente durchfahrenen Gebiet haben um über die Hälfte abgenommen, und wegen der flüssigeren Verkehrsabwicklung sind Energieverbrauch und Luftverschmutzung zurückgegangen. Und schliesslich konnten der öffentliche Verkehr, Fussgänger und Radfahrer von der Verlagerung des Motorfahrzeugverkehrs auf die Osttangente erheblich profitieren.

Gesamthaft darf also festgestellt werden, dass die Osttangente den bisher wohl wirksamsten Beitrag zur Hebung der Wohnlichkeit in weiten Gebieten Basels geleistet hat. Wenn man davon ausgeht, dass auch in Zukunft ein grosser Teil unseres Verkehrs mit individuellen Verkehrsmitteln – vielleicht bald mit anderen Treibstoffen – abgewickelt werden wird, dürfte unter Berücksichtigung der positiven Auswirkungen der Osttangente die vom Regierungsrat bekundete Absicht, zur Entlastung anderer Stadtteile den Verkehr auf weiteren Hochleistungsstrassenstücken zu kanalisieren, eigentlich allseits auf Verständnis stossen. So bleibt zu hoffen, dass auch in Basel-Nord durch die Nordtangente und im Gundeldingerquartier durch den Zubringer Gellertdreieck in absehbarer Zeit ähnliche Beiträge zur Hebung der Wohnlichkeit geleistet werden können, wie dies in einigen Quartieren der Stadt durch die Osttangente der Fall war.