

Die positiven Auswirkungen der Verkehrsentlastung konnten bereits in den letzten sieben Jahren, seit der Teileröffnung der Autobahn am 6. Dezember 1999, im Kleinbasler Horburgquartier erlebt werden. Von privater Seite wurde auf die stark verbesserte Wohn- und Lebensqualität reagiert. Private haben viele Liegenschaften saniert. Dasselbe gilt für die Wohnumgebung: Die Horburgstrasse ist heute eine vergleichsweise verkehrsarme Quartierstrasse, die Platz für Begegnungen, zum Verweilen und Spielen bietet. Dem Bau der

MIT DER VOLLSTÄNDIGEN INBETRIEBNAHME DER STAMMLINIE DER NORDTANGENTE ALS VERBINDUNG ZWISCHEN DER FRANZÖSISCHEN A35 UND DER NORDSÜD-AUTOBAHN (OSTTANGENTE) MITTE JUNI IST DAS ZIEL ERREICHT: DER DURCHGANGSVERKEHR VON FRANKREICH AUF DIE OSTTANGENTE PASSIERT DAS ST.-JOHANN- UND DAS HORBURG-QUARTIER BIS ZUM RIEHENRING NUR NOCH UNTERIRDISCH. DIES GILT FÜR BEIDE FAHRTRICHTUNGEN. DAMIT WERDEN DIE BETROFFENEN QUARTIERE MARKANT VOM DURCHGANGSVERKEHR ENTLASTET.

Nordtangente als grösster basel-städtischer Baustelle der letzten 13 Jahre gingen jahrelange politische Auseinandersetzungen voraus. Den Ausschlag gab das Basler Stimmvolk, indem es zwei Initiativen ablehnte: Im Jahre 1981 die Initiative für „Mitbestimmung im Basler Nationalstrassenbau“, die so genannte Horburg-Initiative, und im Jahre 1986 die Initiative „Basel ohne Nordtangente“. Rund drei Monate später genehmigte der Bundesrat das vom Kanton Basel-Stadt vorgeschlagene generelle Projekt der Nordtangente.

Danach ging es Schlag auf Schlag: 1992 begannen die Bauarbeiten bei der Schlachthofbrücke (Kreisel Casino, Richtung Hagenau), 1994 erfolgte der Spatenstich für den Bau der Nordtangente im Kleinbasler Abschnitt Horburg, ein Jahr später derjenige im Abschnitt Bahnhof St. Johann bis zur Landesgrenze zu Frankreich. Die französische Autobahn A35 bis zur Landesgrenze zur Schweiz war bereits 1989 fertiggestellt; der Verkehr musste provisorisch durch das basel-städtische Lokalstrassennetz aufgenommen werden.

BEREITS 1999 BAUHALBZEIT

1997 wurde die Schlachthofbrücke eröffnet, 1999 die Südröhre der Nordtangente, im Jahre 2000 bereits die Nordröhre im Kleinbasel (Horburg). Damit war die „Halbzeit“ des Nordtangentenbaus erreicht. Ebenfalls im Jahre 2000 begannen die notwendigen Abbrucharbeiten an den Liegenschaften auf der Nordseite der Voltastrasse, die beiden Stahlfachwerke der nördlichen Dreirosenbrücke wurden auf dem Rhein ein-

1994

Auftakt zum Nordtangentenbau mit dem Rampenbau beim Riehenring als Anschluss zur Osttangente. Unmittelbar vor der Unterquerung des Riehenrings kommt die Nordtangente in den Untergrund und verläuft – mit Ausnahme des Teils der Dreirosenbrücke – im Tunnel bis zur Landesgrenze zu Frankreich.



Blick in den Tunnel St. Johann (Anschluss tunnel Luzernerring) im Jahre 2005: Die Tunnelarbeiten laufen auf Hochtouren.

Voll im Bau: die Südbrücke der Dreirosenbrücke Ende 2002, hier der Vorlandbau auf Kleinbasler Seite. Auf der rechten Seite die neue Nordbrücke.

Startschacht vor dem Bahnhof St. Johann im Jahre 2004: Die Vorbereitungsarbeiten für die Tunnelarbeiten Anschluss Luzernerring unter dem Bahnhof St. Johann hindurch sind weit fortgeschritten.

Blick in den im Rohbau erstellten Tunnel Wasenboden im St. Johann Autobahnbau in der Voltastrasse: Die Tunneldecke ist bereits eingezogen und wird noch betoniert. Im Tunnel werden die Arbeiten fortgesetzt.

Die nördliche Hälfte der Dreirosenbrücke ist erstellt (rechts), die alte Dreirosenbrücke wird im Jahre 2002 abgebrochen.



„WIR HABEN MIT DER BAUSTELLE GELEBT“

RENÉ BRANDL
BÄCKER, KONDITOR UND KONFISEUR IM FAMILIENUNTERNEHMEN AN DER GASSTRASSE

geschwommen, und die Südröhre des Abschnittes von der Landesgrenze nach Frankreich bis zum Bahnhof St. Johann wurde in Betrieb genommen.

Im November 2001 konnte die Nordhälfte der Dreirosenbrücke für den Verkehr freigegeben werden – dies gemäss dem Willen des Regierungsrates, wonach erstellte Teilabschnitte so rasch wie möglich zu eröffnen sind, damit die lärmgeplagten Quartiere eine spürbare Verkehrsentslastung erfahren. Wegen einer Hochwasserperiode Anfang 2003 war das Einschwimmen der beiden je rund 250 Meter langen Stahlfachwerke für die Dreirosenbrücke ein schwieriges Unterfangen. Nach Terminverschiebungen konnte aber auch dieses Vorhaben ohne grössere Probleme realisiert werden.

Im Juni 2003 war eine besonders heikle „Übung“ angesagt: die Verschiebung der vier Verkehrsspuren der Voltastrasse inklusive Tramgleisen von der Süd- auf die Nordseite. Zwei Monate später wurde die Nordröhre des Abschnittes Bahnhof St. Johann bis Landesgrenze vorerst einspurig in Betrieb genommen. Im September 2003 wurde auch mit den Bauarbeiten für den Anschluss Luzernerring begonnen; die Eröffnung wird Mitte 2008 erfolgen.

Einerseits entlastet sie die Anwohnerschaft vom Durchgangsverkehr im Quartier. Andererseits schafft sie ideale Zufahrtswege zu den angrenzenden Gewerbe- und Industriebetrieben. Die Verkehrsabteilung des Sicherheitsdepartements schätzt, dass das St. Johann seit Dezember 2006 eine Verkehrsentslastung von gut fünfzig Prozent erfahren hat. Der Verkehr dürfte sich mit der Inbetriebnahme des Anschlusses Luzernerring Mitte 2008 nochmals markant verringern.

Zudem konnte die Autobahnebene der Dreirosenbrücke dank einem überarbeiteten Lüftungssystem auf der Südseite, gegen die Stadt hin, vollständig verglast werden. Damit ist heute ein optimaler Lärmschutz gegeben. Die Versprechungen bezüglich Verkehrsentslastung und Lärm sind somit eingehalten.

Die Gesamtkosten der Nordtangente sind stabil und belaufen sich auf rund 1,55 Mrd. Franken. Davon entfallen zwei Drittel auf den Bund, der Kanton steht für einen Drittel dieser Kosten gerade.

André Frauchiger
Tiefbauamt

2004: GROSSES BRÜCKENFEST

Am Wochenende vom 4. bis 6. Juni 2004 feierten die Baslerinnen und Basler mit einem grossen Volksfest die neue Dreirosenbrücke. Im März 2006 konnte beim Anschluss tunnel Luzernerring der Durchstich begangen werden. Am 22. Dezember 2006 schliesslich konnte die Nordröhre der Stammlinie im Gegenverkehr eröffnet werden.

Seither ist die Verkehrsentslastung im St. Johann bereits stark zu spüren. Nur noch die Lastwagen aus der Schweiz in Fahrtrichtung Frankreich müssen aus Sicherheitsgründen bis zur Eröffnung der Südröhre über die Lokalstrasse geführt werden.

WENIGER VERKEHR - MEHR SICHERHEIT

Die Nordtangente bewirkt Positives auf breiter Front und ermöglicht Perspektiven für die Entwicklung von Basel Nord.



BAU- UND PLANUNGSGESCHICHTE: CHRONOLOGIE

1897	Die Stadterweiterungspläne sehen unterhalb der Johanniterbrücke einen weiteren Rheinübergang vor.
bis 1934	Nördlich der Johanniterbrücke ist die Schlachthausfähre der einzige Rheinübergang Basels.
1934	Nach drei Jahren Bauzeit wird die erste Dreirosenbrücke eröffnet.
1960	Der Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz sieht vor, dass die Autobahnverbindungen zwischen der Schweizerischen A2/A3, der Deutschen A5 und der Französischen A35 über das Gebiet des Kantons Basel-Stadt herzustellen sei.
1963	Ein Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich legt den Ort des Autobahnzusammenschlusses fest: er soll zwischen der Flughafen- und der Neudorfstrasse liegen.
1965/1968	Der Bundesrat genehmigt die generellen Projekte für die Verbindung zur deutschen Autobahn (1965: Gellertdreieck; 1968: Osttangente).
1970	Erste Studien evaluieren die Nordtangente als vierstreifige Hochleistungsstrasse.
1976	Der Bundesrat erteilt den Auftrag für die Erstellung eines generellen Projektes.
1981	Ablehnung der volksinitiative «Mitbestimmung im Basler Nationalstrassenbau».
1984	Der Grosse Rat beschliesst, die Nordtangente zurückzustellen.
1985	Das generelle Projekt geht in die Vernehmlassung des Bundes und des Kantons.
1986	Die Basler Stimmbürgerinnen und Stimmbürger lehnen die Volksinitiative «Basel ohne Nordtangente» mit einer knappen Mehrheit ab.
1987	Der Bundesrat genehmigt das generelle Projekt für die Nordtangente.
1989	Eröffnung der französischen Autobahn A35 und provisorische Abnahme an das Baselstädtische Strassennetz.
1991 bis 1993	Öffentliche Planaufgaben der Abschnitte 4 (Horburg), 1 (Grenze) und 2 (St. Johann).
1994	Beginn der Bauarbeiten an der Nordtangente im Abschnitt 4 (Horburg).
1994/95	Submissionswettbewerb für die neue Rheinbrücke (Abschnitt 3: Rheinübergang).
2003	Eröffnung der Nordröhre des Tunnels St. Johann im Abschnitt Bahnhof St. Johann – französische Landesgrenze.
2004	Die neue Dreirosenbrücke wird feierlich eröffnet. Sie ist die erste doppelstöckige Brücke der Schweiz.
2007	Nach einer rund 50-jährigen Planungs- und Baugeschichte wird die Stammlinie der Nordtangente dem Verkehr übergeben.
2008	Mit der Eröffnung des Anschlusses Luzernerring ist das Jahrhundertwerk Nordtangente fertig gestellt. Von der 3,18 km langen Stadtautobahn bis zur französischen Grenze sind 2,79 km überdeckt (Tunnel, Rheinbrücke), 0,15 km auf Brücken und 0,24 km im Einschnitt (Anschluss Grenze).

André Frauchiger
Tiefbauamt