Was man von der N 2 wissen muss

Autor(en): **Suter, Paul**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Baselbieter Heimatblätter**

Band (Jahr): **36 (1971)**

Heft 1

PDF erstellt am: **06.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-859235

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke 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 Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Solothurner und Baselbieter sind besonders stolz, dass sie — wie vor 100 Jahren mit der Eisenbahn — nunmehr mit der Autobahn die Basler den Zürchern und die Zürcher den Baslern wenigstens auf der Strasse noch näher bringen dürfen.
Denn die derzeitige Verbindung von Basel über den Bözberg nach Zürich folgt immer noch dem Jahrhunderte alten, kurvenreichen Pfad für Ochsenkarren. Die meisten Kurven just am Bözberg entstanden nicht deshalb, «weil menschliche Vernunft ihre Anlage für richtig hielt, sondern weil die Zugtiere Hindernisse umgingen und den Weg des geringsten Widerstandes trotteten.»
Sie haben sich heute selbst überzeugen können. Die Kurven der N 2 sind demgegenüber sicher. Allerdings, die gefährlichsten Kurven für den Autofahrer bleiben die, die neben ihm sitzen.
Darum gilt auch für die Autobahn das alte persische Sprichwort: Das Beste, was man vom Reisen nach Hause bringt, ist die heile Haut.

Was man von der N 2 wissen muss

Zusammengestellt von *Paul Suter*

1. Projekte, Beschlüsse, Baudaten [1]

1954 Diskussion einer vierspurigen Fernverkehrsstrasse Zeughaus Basel bis Liestal.
1955 Vorschlag des Schweiz. Autostrassenvereins für eine Wasserfallen-Autobahn mit Tunnel bei Lauwil. — Im gleichen Jahr wehrt sich der Bezirk Sissach für «seine» Autobahn.
1956 Vorschlag einer Autobahn durch das Diegtertal mit den Varianten Ergolztal-Diegtertal, Waldenburgertal-Diegtertal.
1959 Liestal schlägt Führung der Autobahn auf der rechten Seite des Ergolztals vor (Schleifenbergtunnel).
1960 Februar Landratsbeschluss für die Variante über Arisdorf.
1960 September Baubeginn an der Galerie Schweizerhalle in Verbindung mit der Erweiterung des Rangierbahnhofs Pratteln-Muttenz.
1962 Generelles Projekt der N 2 Basel-Augst mit Abzweigung nach Liestal vor dem Landrat. — Die Schleifenberg-Variante wird erneut diskutiert.
1963 Generelles Projekt Augst-Arisdorf-Sissach-Eptingen. Feldregulierung und Landumlegung beginnen in 12 Gemeinden mit 1100 Grundeigentümern und 6100 Parzellen.
1963 1. August Baubeginn am Belchentunnel.
1965 Komitee für N 2 durch das Ergolztal stellt Arisdörfer-Variante erneut in Frage, Volksbegehren wird aber 1966 zurückgezogen.
1966 1. Juni Durchstich der ersten Tunnelröhre im Belchentunnel.
1965 September provisorische Umfahrung von Liestal Altmarkt-Rheinstrasse.
1967 April Baubeginn beim Arisdörfertunnel (Durchstich September 1968).
1967 28. Februar Rutschung am Hang von Oberburg bei Diegten.
1968 Dezember Baubeginn der definitiven T 2 Altmarkt-Rheinstrasse (Vollendung: 3. Juli 1970)
1969 27. Juli Erdrutsch am Edelweisshang bei Eptingen.
1970 23. Dezember Eröffnung der Strecke Augst-Belchentunnel-Härkingen der N 2.

2. Streckenbeschreibung [2]

Zu Beginn der N 2 in Baselland besteht der Anschluss *Hagnau* an das Stadtstrassennetz von Basel, an die Gemeinden Birsfelden, Muttenz und an den Rheinhafen Birsfelden. Von

der Hagnau führt die N 2 gemeinsam mit der N 3 über die beiden Anschlüsse Pratteln und Liestal bis zur Abzweigung *Augst,* wo sich die N 2 in der Richtung Sissach-Belchen und die N 3 in der Richtung Rheinfelden-Frick trennen.

Im Gebiet Schweizerhalle wird mittels der *Galerie Schweizerhalle* (Länge 1 km) das für die Erweiterung des Rangierbahnhofs reservierte Areal unterfahren.

Wegen der Doppelaufgabe der Strecke *Basel-Augst* bestehen für jede Fahrrichtung 3 Fahrspuren. Diese Strecke wurde im Dezember 1969 dem Verkehr übergeben und mit der 1968 gebauten Umfahrung von Rheinfelden zusammengeschlossen.

Für die N 2 beginnt bei der ehemaligen Fischzuchtanstalt die Teilstrecke *Augst-Sissach* als 4spurige Autobahn. Sie folgt dem Arisdörfertal mit den Ortschaften Giebenach und Arisdorf, führt über die Brücke Weiherhaus und durchquert den Bergrücken Grammel mit dem Tunnel Arisdorf (1,3 km lang). Darauf folgt sie der rechten Talflanke des Ergolztales, quert das Tal mit den Ueberbrückungen Weihermatt und Lindenacker.

Der *Anschluss Sissach* erschliesst das obere Baselbiet, die Strasse über den Unteren Hauenstein und das untere Ergolztal (Expresstrasse T 2). In diesem zentral gelegenen Gebiet befindet sich ein gut ausgerüsteter *Werkhof* für den polizeilichen Sicherheitsdienst und für den technischen Unterhaltsdienst der N 2 einschliesslich des Belchentunnels. Ein ständig besetzter Kommandoposten enthält alle Signal-, Melde- und Steuerungseinrichtungen. Von hier aus kann auch der Verkehr im Belchentunnel durch Fernseheinrichtungen beobachtet werden.

Unmittelbar nach der Brücke Lindenacker beginnt der *Tunnel Ebenrain* (0,38 km) und damit der Abschnitt Sissach-Eptingen. Die N 2 durchzieht das Diegtertal an der linken Talflanke (Ortschaften Zunzgen, Tenniken, Diegten). In Oberdiegten befindet sich der Anschluss Diegten für die Verbindung mit der Talstrasse und der Querverbindung ins Waldenburgertal (Fertigstellung im Laufe des Jahres 1971).

Nach dem Passieren des Hanges Oberburg Durchquerung des kurzen *Tunnels Oberburg* (0,16 km). Ueber die Brücke Oberburg erreicht man den rechten Talhang (Edelweisshang) und wechselt sodann wieder auf die linke Talseite, worauf der *Einschnitt Dangern* zum Halbanschluss Eptingen führt.

Die Juratraversierung erfolgt mit dem *Belchentunnel* (Scheitelhöhe 618 m, Länge 3,2 km, 2 Tunnelröhren). Ungefähr in der Mitte des Tunnels (1,78 km vom Nordportal) verläuft die Kantonsgrenze Baselland-Solothurn. Die *Rampe Süd* führt über den Einschnitt Gnöd, zwei imposante Brücken und den Anschluss Egerkingen zur Abzweigung Härkingen, wo die N 2 in die N 1 einmündet.

3. Kosten

Errechnete Kosten vor Beginn der Arbeiten (Rahmenkredit) 480 Mill. Fr. bis und mit Belchentunnel. Bundesbeitrag 84 %, Kantonsbeitrag 16 %. Der Tunnel allein wurde mit 85 Mill. Fr. budgetiert, kam aber wegen der schwierigen geologischen Verhältnisse auf 117,5 Mill. Fr. zu stehen. Gesamtkosten (nach Aussage von Baudirektor P. Manz) rund 600 Mill. Fr.

4. Die N 2 in der Gegenwart

Seit Jahresende 1970 ist nun die N 2 in vollem Betrieb. Bereits zeichnet sich eine weitgehende Entlastung der Passtrassen und der T 2 ab. Allerdings beklagen sich die Bewohner der vordem so stillen Täler über den Verkehrslärm. Dieser sollte aber etwas reduziert werden, wenn die Böschungen begrünt und mit Bäumen bewachsen sind. Mit den Vorteilen des guten Anschlusses an den Fernverkehr sind eben auch gewisse Nachteile in Kauf zu nehmen. Schliesslich kamen die betroffenen Gemeinden ohne eigene Kosten zu einem besser verteilten Grundbesitz und zu einem Netz günstiger Feldwege. Vom Standpunkt des Landschaftsschutzes aus gesehen, präsentiert sich die N 2 als unerhört kühne, technisch elegante und schöne Anlage, welche die dörflichen Siedlungen nach Möglichkeit meidet und sich gut in die Landschaft einpasst.

Anmerkungen

[1] NZ Sonderbeilage vom 18. 7. 1969.
BZ Beilage N 2 vom 23. 12. 1970.
NZ Beilage N 2 vom 23. 12. 1970.
BN Beilage N 2 vom 23. 12. 1970.
Klaus Fr., Heimatkunde von Liestal. Liestal 1970, S. 216 f.
[2] Ingenieurbureau A. Aegerter und Dr. O. Bosshardt AG, Dokumentation N 2.

Ein altes Hochzeitsbild aus Wintersingen

Von *Paul Suter*

Im laufenden Jahr möchten wir die Leserschaft der «Baselbieter Heimatblätter« mit einigen volkskundlichen Kostbarkeiten aus Baselland bekannt machen, die sich in Museen oder in Privatbesitz befinden. Es handelt sich meistens um die Werke unbekannter dörflicher Zeichner und Schreiber. Ihre Erzeugnisse gehören zur Volkskunst; es sind in der Regel anspruchslose ornamentale Darstellungen, wie sie in der Bauernmalerei immer wieder geübt werden. Einige wenige dieser Werke heben sich aber als Einzelleistungen bestimmter Persönlichkeiten über ihre Zeit hinaus.

Das Bild in der vorliegenden Nummer zeigt gegenüber anderen volkskundlichen Darstellungen eine rühmliche Ausnahme: es ist signiert und datiert, ferner sind die Hauptpersonen des Hochzeitszuges mit Namen versehen. Das ermöglicht Nachforschungen über die dargestellten Personen und ihren Lebenskreis.

Bildbeschreibung

Der Hochzeitszug bewegt sich von rechts nach links, wahrscheinlich von den letzten Häusern gegen die Kirche von Maisprach, wo die Trauung stattfand, weil eben die Braut aus Maisprach stammte. Drei Paare gehen dem Hochzeitspaar voraus, der vorderste Herr in schwarzer Festtagskleidung wird als «Blättler von Hergiswyl» bezeichnet. Das dritte Paar besteht aus zwei Mädchen, das eine, «Roseli» genannt, als Vorbraut mit Bukett, in Baselbietertracht, das andere in modischer Biedermeierkleidung. Beim Brautpaar fällt auf, dass die mit einem kleinen Schleier geschmückte Biedermeierbraut den Bräutigam «Märklin» bedeutend an Grösse überragt. Oder hat sie der Zeichner bewusst grösser dargestellt, dass ihr Kopf nicht von dem Zylinder ihres Bräutigams verdeckt wird? Dem Hochzeitspaar folgen mit gravitätischem Schritt, in lockeren Dreierreihen, die männlichen Hochzeitsgäste, alle in hellem oder schwarzen Frack und Zylinder. Eine Ausnahme macht der kleine «Schaub, Kilchmeyer von Buus», der noch Kniehosen und einen Gehrock trägt. Namentlich bezeichnet sind ausserdem «M. Oser», der Zeichner (hinter dem Bräutigam), «Winterle» (die jugendliche Gestalt rechts neben dem Kilchmeyer), «Hunziger» (der Schwarzgekleidete im Vordergrund rechts).