Nordtangente - Wohntangente

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): **- (2002)**

Heft 5

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-956975

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

Nordtangente – Wohntangente

Unterirdische Stadtautobahn schafft Raum für Quartierentwicklung

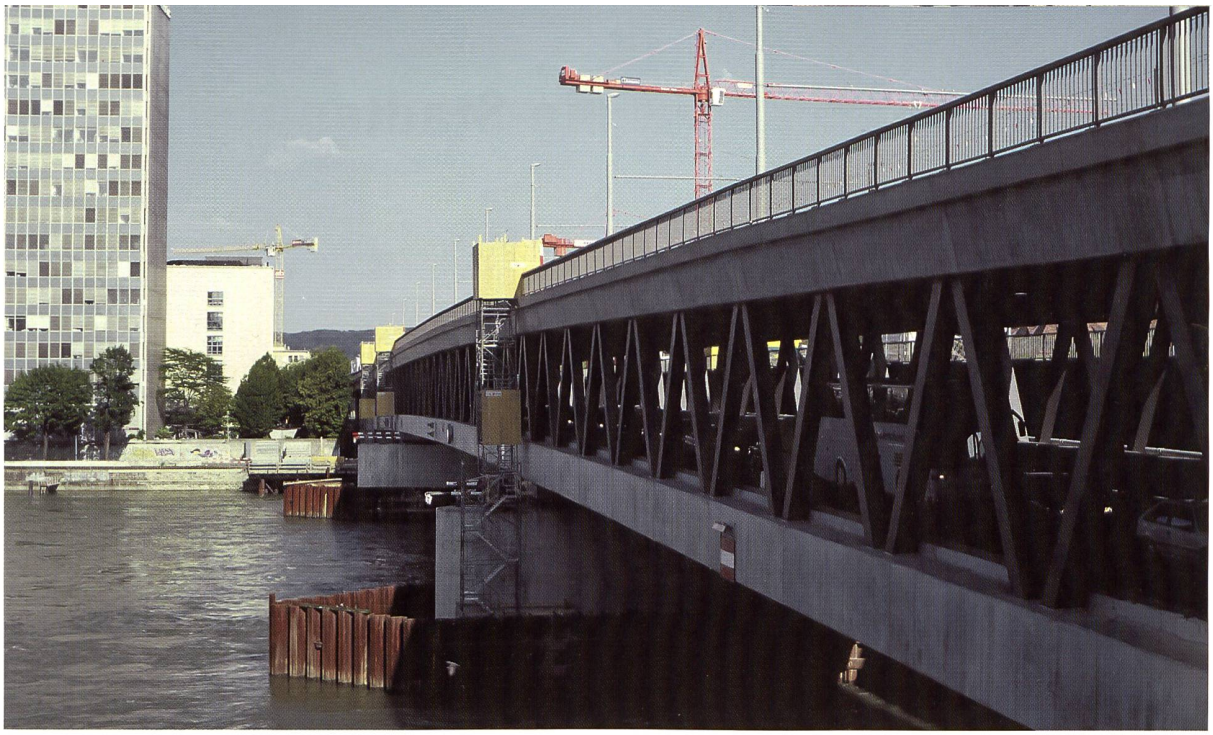
La tangente Nord
Une importante voie de contournement reliera les deux quartiers urbains et industriels de Saint-Jacques et de Petit-Bâle au nord de la ville. La tangente Nord est une véritable autoroute qui relie l'A2 suisse et l'autoroute française E35. Le fait qu'elle soit souterraine soulage les quartiers concernés du trafic de transit. La construction de cette voie permet de réaménager des quartiers et des tronçons routiers jusque-là durement touchés par le trafic. Le département des Travaux publics du canton de Bâle-Ville supervise trois grands projets depuis le milieu des années 1990: le réaménagement de la gare CFF et de ses environs (Euro-Ville), celui de la Place de la Foire et de ses infrastructures et, last but not least, la tangente Nord. Autant de défis pour le service d'urbanisme et d'aménagement.

Im Norden von Basel wird rheinüberquerend eine wichtige Hochleistungsstrasse die beiden Stadt- und Industriequartiere St. Johann und Kleinbasel verbinden. Es ist die Nordtangente (NT), eine eigentliche Stadtautobahn – die Verbindung der schweizerischen Autobahn A2 mit der französischen Autobahn A35. Dank Tieflage entlastet sie die betroffenen Quartiere vom übergeordneten Verkehr. Dies bietet entscheidende Chancen für die Neugestaltung bisher vernachlässigter und durch den Verkehr stark belasteter Strassenzüge und Stadtteile. Neben den umfangreichen Bauarbeiten rund um den Bahnhof SBB und der Neugestaltung des Messeplatzes und seiner Verkehrsinfrastruktur ist die Nordtangente das dritte Schwerpunktvorhaben des Basler Baudepartements seit Mitte 90er-Jahre. Planung, Städtebau und Stadtgestaltung sind entsprechend herausgefordert.

«Bundesrat Leon Schlumpf zeigte sich gestern Abend gegenüber der BaZ froh und erleichtert über das Resultat der Basler Abstimmung über die Nordtangente (NT). So könne man nun das schweizerische Autobahnnetz planmässig zu Ende führen» (Zitat aus der Basler Zeitung vom 8. Dezember 1986). Die Basler Stimmberechtigten hatten anfangs Dezember 1986 das Referendum der «Progressiven Organisation Basel» nur knapp abgelehnt. Im März 1987 wurde das von der Ratsmehrheit favorisierte generelle Projekt «Dreirosen Tief» vom Bundesrat genehmigt. Die im Vorfeld von Fachverbänden geforderte verkehrliche, städtebauliche und stadtgestalterische Überarbeitung des Projekts wurde unverzüglich eingeleitet. Dem Begriff «flankierende Massnahmen» zur Eindämmung unerwünschter Auswirkungen der NT kam daher in der Umweltverträglichkeitsprüfung grosse Bedeutung zu.
Historische Bezüge und aktuelle Anforderungen
Im nördlichen Basel wurde anfangs des 20. Jahrhunderts ausgehend vom Güterbahnhof St. Johann eine Industrieachse erbaut, welche die bedeutenden neuen industriellen Betriebe Basels erschliessen sollte, die sich auf Grossbasler Seite beim Gaswerk (heute der Campus St. Johann von Novartis) und auf Kleinbasler Seite um die «Chemische Industrie in Basel» (später Ciba) formierten. Der Bau der Osttangente und ihre Fortsetzung Richtung Deutschland sowie der Bau der französischen Autobahn A35 zum Zollübergang St. Louis machten in neuerer Zeit die Industrieachse zu einer Hauptdurchgangsstrasse für den überörtlichen Verkehr. Die Lärm- und Luftbelastung war in Basel Nord zeitweise unerträglich. Die NT schliesst einerseits den auch international bedeutsamen nördlichen Autobahnring um Basel, anderseits entlastet sie dank Tieflage die betroffenen Quartiere von Industrie- und Umfahrungsverkehr. Dies ist die Chance für den Stadtumbau, welcher sich an historische Vorgaben erinnert und aktuellen Anforderungen genügt. Die Industrieachse wird zu einem modernen Boulevard mit Rheinübergang, sie ermöglicht Zentrumsbereiche für die Stadtteile St. Johann und Kleinbasel. Das planerische und bauliche Grossprojekt NT wird zudem durch künstlerische Interventionen begleitet. Das Bau- und das Erziehungsdepartement Basel-Stadt haben hierzu mit dem Bund (ASTRA) die Organisation «Nordtangente-Kunsttangente» ins Leben gerufen.

Nordtangente als Beitrag zur Stadtgestaltung…

Die Überarbeitung des generellen NT-Projekts führte auf Kleinbasler Seite zeitweise zu grossen Kontroversen. Es sei hier an die Rampe Horburg erinnert, die fast 20 Jahre als Rohbau stand.
Ein Bauwerk wie die NT prägt die Stadt. Soll sie jedoch deren Entwicklung nicht behindern, verlangt es sehr spezielle Lösungen. Dies ist u.a. beim Übergang zwischen dem neu zu schaffenden urbanen Raum wie dem DB-Güterbahnhofareal und dem Naherholungsbereich zum Fluss Wiese mit den Langen Erlen notwendig, wo die NT ebenfalls raumstrukturierend wirkt.
Mit der effektiven Fertigstellung der NT auf der Kleinbasler Seite im Winter 1999 zeigt sich erstmals der Lohn der stadtplanerischen und stadtgestalterischen Bemühungen. Der Horburgplatz entstand mit einer neuen Form der Tramhaltestelle. Der motorisierte Individualverkehr durchfährt ebenfalls das Gleis (mit Signalsteuerung), solange keine Trams die Haltestelle benutzen. Dank unterirdischer Führung der NT und der verwendeten Deckelbauweise wurde der baumbestandene Boulevard an der Horburg- und Brombacherstrasse rasch Realität. In der Häuserzeile parallel zum Boulevard gab und gibt es ebenfalls bauliche Veränderungen, die nur zum Teil die historische Bausubstanz erhalten. Andere Projek-



te hingegen beabsichtigen mit Neu- und Ergänzungsbauten Lücken im Stadtgefüge sinnvoll zu schliessen. Durch die «schlankere» Lösung am Knoten Klybeck konnte der Eingriff der NT in die Dreirosenanlage gemildert werden. Die Stadtgärtnerei und Friedhöfe Basel-Stadt führte zusammen mit dem Bund Schweizer Landschaftsarchitekten (BSLA) einen Wettbewerb für junge Landschaftsarchitekten durch. Das prämierte Projekt von Ernst + Hausherr, Zürich, kann nach Abschluss der Bauarbeiten, und nach Koordination mit der Gestaltung der Brückenköpfe und Treppenabgänge durch Katharina und Wilfrid Steib Architekten, Basel, umgesetzt werden.

... und als Impuls für Stadtentwicklung

Planen in Basel heisst in erster Linie wahren und verbessern bestehender Qualitäten. Planen von etwas Neuem bedeutet einfügen, von der gebauten Stadt ausgehen. Der Stadtentwicklungsplan Äusseres St. Johann, im Oktober 1997 nach rund 10-jähriger Vorbereitung, der Regierung und der Öffentlichkeit vorgelegt, formuliert diesen Anspruch. Analog zu Kleinbasel soll die tiefgelegte NT Verbesserungen an der Oberfläche möglich machen. Von der doppelstöckigen Dreirosenbrücke führt künftig ein Boulevard über die neu zu gestaltenden Plätze Voltaplatz und Lothringer-Platz zum neuen Zentrum Bahnhof St. Johann. Hier entsteht eine Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs. Die im Mai 1997 für den Personenverkehr in Betrieb genommene Regio-S-Bahnhaltestelle Bahnhof St. Johann – an der grenzüberschreitenden Linie Mulhouse-Basel-Frick gelegen – soll mit den neugeführten Tram- und Buslinien, sowie Taxis, Velos etc. verbunden werden. Der Bau der NT erfolgt hier teilweise im Tagbau und erfordert den Kauf und Abbruch von Liegenschaften durch die öffentliche Hand (Bund/NT und Kanton). Diese Areale werden mit der SBB, später allfälligen weiteren Eigentümern und dem Kanton gemeinsam im Rahmen des Prozesses «ProVolta®: Stadtentwicklung Äusseres St. Johann» entwickelt. Die Realisierung von Versorgungszentrum, hochwertigen Arbeitsplätzen und attraktiven (Familien-) Wohnungen ist ab 2006-2008 geplant. Die behördlichen Vorgaben für diesen Stadtentwicklungsbeitrag wurden auf ihre Quartierverträglichkeit überprüft und wenn nötig angepasst. 1998 fanden deshalb 3 Veranstaltungen mit der Quartierbevölkerung und -wirtschaft statt. Der Raum rund um das neue Zentrum Bahnhof St. Johann stellt sich als besondere städtebauliche und verkehrliche Herausforderung dar. Um zu gefestigteren Erkenntnissen über die städtebauliche Entwicklung zu gelangen, wurde eine Testplanung durchgeführt. Beteiligt waren Atelier 5 aus Bern, Morger+Degelo aus Basel sowie Ruchat, Tischer Visini aus Zürich. So wird nun die Achse Luzernerring-Viadukt Richtung Hüningerstrasse (und Richtung Campus Novartis) betont durch eine besondere städtebauliche Ausgestaltung des südlichen Viaduktkopfs. Der Bahnhofplatz wird zu einem bedeutenden Gelenk und Fokus auf der Grossbasler Seite der NT. Diese und weitere Ergebnisse haben zu einer zweiten öffentlichen Auflage von Zonenordnung, Bau- und Strassenlinien etc. geführt. Der überarbeitete Bebauungsplan wird voraussichtlich im Herbst 2002 vom Grossen Rat verabschiedet. Er sichert die rechtliche Grundlage für die künftige Entwicklung des Stadtteils St. Johann, die durch die Investition in die Verkehrsinfrastruktur NT angestossen und erst möglich gemacht wurde. ■

Bisher fuhr der gesamte Verkehr zwischen dem schweizerischen und dem französischen Autobahnnetz im Grossraum Basel durch die dicht besiedelten Stadtteile Kleinbasel und St. Johann. Mit der Fertigstellung der unterirdischen Nordtangente NT im Jahre 2007 können die Quartiere vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die NT wird auf der unteren Ebene der doppelstöckigen Dreirosenbrücke über den Rhein geführt. Auf der oberen Ebene verbindet eine Stadtstrasse die Stadtteile Kleinbasel und St. Johann.

▶ Stadtteil-Entwicklungsplan Äusseres St. Johann – NT-Korridor, 1997 (Bezug via Internet)
▶ Info-Broschüre Nordtangente, Periodikum Bezug: Baudepartement des Kantons Basel-Stadt, Tiefbauamt
▶ www.stadtentwicklung-basel.ch/st-johann