

Nordtangente Basel

Nötig und doch bis heute umstritten

Lange verfielen die Fassaden im St. Johann, weil sich bis zum Abschluss des Baus der Nordtangente Blechlawinen im nicht endenden Strom durchs Quartier quälten. Über 50 Jahre zogen sich Planung und Bau hin. Heute ist das Quartier gerade bei jungen Familien sehr beliebt.

Von Alexandra von Ascheraden



Bild: Alexandra von Ascheraden

Die Dreirosenbrücke mit zu Basel hin verglaster Seite.

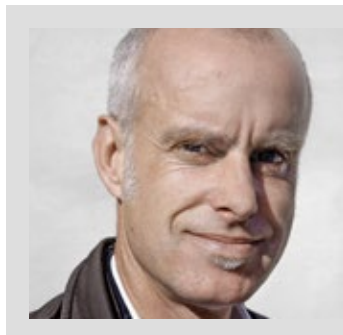
Das teuerste Stück Schweizer Strasse, das je gebaut wurde, ist grossteils gar nicht sichtbar, denn es verläuft fast vollständig im Untergrund von Basel. Die Nordtangente, ein gerade nur 3,2 Kilometer langes Stück Stadtautobahn, hat rund 1,55 Milliarden Franken verschlungen. Vor allem, weil sie zu 87 Prozent unterirdisch unter dicht bebautem Gebiet verläuft. 50 Jahre dauerten Planung und Bau. Eröffnung war schliesslich im Jahr 2007. Übers Knie gebrochen wurde hier also mit Sicherheit nichts. Die Nordtangente verbindet die schweizerischen Autobahnen A2/A3 mit der französischen A35 und der deutschen A5. Sie führt den Transitverkehr durch Tunnels und über die untere Ebene der doppelstöckigen Dreirosenbrücke über den Rhein. Ganze Stadtquartiere wurden dafür umgestaltet und teilweise neu gebaut.

«Mordtangente»

Der SIA hat nun in einem halbtägigen Werkstattgespräch einen Rückblick gewagt, um die Versprechungen und Befürchtungen, die mit dem Bau einhergingen, aus heutiger Sicht zu überprüfen. «Die Meinungen reichen von «Mordtan-

gente» bis zu «Befreiungsschlag für die Stadt», fasst Raumplaner Peter Keller, Mitorganisator des Gesprächs, das Spektrum der Meinungen während Planungs- und Bauzeit in einen Satz.

Die wichtigste Leistung der Nordtangente ist die Entlastung der Quartiere von den Verkehrslawinen, die sich lange Zeit durch sie hindurch wälzten. In diesem Zusammenhang betont Peter



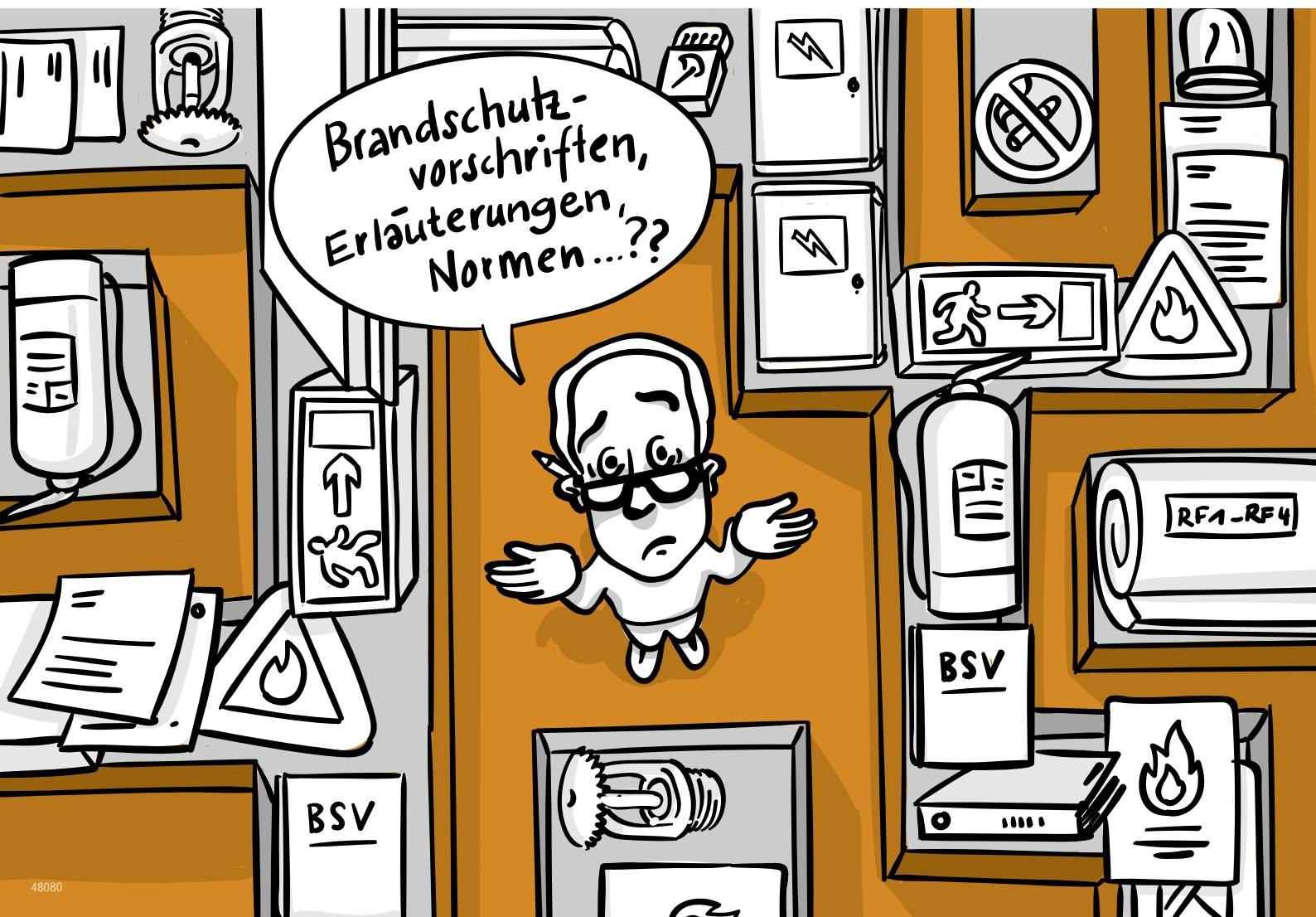
«Die Hausbesitzer tätigten während der langen Planungs- und Bauzeit keine Investitionen in die Bausubstanz mehr.»

Martin Sandtner, Kantonsplaner Kanton Basel-Stadt

«Was wir dort gesehen haben, wird auch bei der Einhausung der A1 in Zürich wieder Thema werden. Das Ziel bei solchen Operationen ist ja heute nicht nur, dass der Patient nicht stirbt, sondern auch, dass alle Betroffenen von der Operation profitieren.»

Altherr, ab 2002 Leiter Nationalstrassen des Kantons Basel-Stadt, gern, dass eben nicht, wie manchmal kolportiert wird, vor allem Elsässer und Deutsche von der Strasse profitierten, sondern die Basler selbst: «70 Prozent des Ziel- und Quellverkehrs kommt aus Basel Nord. Darum ist

INSERAT





Im Quartier zeigen nur die Lüftungsschächte den Verlauf der Nordtangente.

Bild: Alexandra von Asselbraten

es so wichtig, dass man die Anschlüsse entsprechend geplant hat.» Und noch ein Ziel habe man definitiv erreicht, nämlich die Entlastung für die Anwohner, namentlich beim Verkehr in den Quartierstrassen, sowie eine verringerte Umwelt- und Lärmbelastung. Altherr bemerkt nebenbei: «Wir brechen heute Abgaskamine ab, die, als wir das Ganze geplant haben, noch unerlässlich waren. Das liegt natürlich auch daran, dass sich die Automotoren so stark verbessert haben.» Er nennt Zahlen von 2008, nach denen täglich im Schnitt 70 400 Fahrzeuge die Nordtangente benutzten, davon 4400 in der Abendspitze. «Die Stadtstrassen wurden um bis zur Hälfte vom Verkehr entlastet. Und das nachhaltig», stellt Altherr fest.

Martin Sandtner, Kantonsplaner Kanton Basel-Stadt hält fest, dass sich die Diskussion lange vor allem darum gedreht habe, was solch ein Bauwerk in der Stadt auslöse. Lange Zeit habe es vor allem dafür gesorgt, dass nichts mehr geschah: «Im Quartier St. Johann tätigten die Hausbesitzer während der langen Planungs- und Bauzeit keine Investitionen in die Bausubstanz mehr.»

Aufwertung löste Ängste aus

Die billigen Mieten lockten diejenigen, die sich nichts anderes leisten konnten. Daher löste die Aufwertung des Viertels nach Abschluss der Bauarbeiten Gentrifizierungsängste aus. «Die Angst in der Bevölkerung, dass Novartis-Mitarbeitende nun teure Wohnungen mieten und andere verdrängt würden, war gross. Unser Ziel war jedoch immer, qualitätsvolle Wohnungen für mittlere Ansprüche zu erstellen», erklärt Sandtner. Dennoch hagelte es Graffiti mit Texten wie «Architekten sind Mörder». «Wir haben im 2011 extra eine

So sah die Baustelle der Nordtangente auf dem Vogesenplatz im März 2008 aus. Im Hintergrund das Firmengelände der Novartis.



Bild: www.us.ch/bilder

Befragung gemacht. Ergebnis: Die Hälfte der Mieter waren innerhalb von Basel-Stadt umgezogen», erzählt der Basler Kantonsplaner. Aber natürlich seien die Mieter in den Neubauten im Schnitt jünger und einkommensstärker als die im Altbestand.

«Die Wohnungen liegen preislich im mittleren Segment und sind alle vermietet», bestätigt Peter Jossi, Präsident des Stadtteilsekretariats Basel-West. Er bekräftigt, dass die Anwohner sehr von der Entlastung vom Querverkehr profitieren. Die Diskussion aber gehe weiter, wie die von ihm immer wieder in Fotos festgehaltenen Graffiti zeigten.

Dass die Baunarben im Hochbau schnell geschlossen werden konnten liegt auch an dem Kniff, einen kombinierten Investoren- und Architekturwettbewerb auszuschreiben. Martin Sandtner: «So mussten wir uns um die Kosten nicht kümmern. Es war klar: Wer den Zuschlag bekommt, wird auch bauen.» Die markantesten Gebäude, die daraus hervorgingen, stehen rund um den Vogesenplatz beim Bahnhof St. Johann. Jossi: «Das sind schöne Bauten, aber sie sorgen dennoch nicht gerade für pulsierendes Leben.» Gerade der Vogesen-



«Die Wohnungen in den Neubauten liegen preislich im mittleren Segment und sind alle vermietet.»

Peter Jossi, Präsident Stadtteilsekretariat Basel-West

platz ist nach wie vor Sorgenkind. «Der oft eher leere Platz ist nur einmal im Jahr so richtig belebt, wenn Ende August der Basler Biermarkt stattfindet. Etabliert hat sich auch der St.-Johanns-Markt an den Samstagen», so Jossi.

Zum beliebten Viertel geworden

Der an den Vogesenplatz angrenzende Bahnhof St. Johann, der eigentlich Dreh- und Angelpunkt für den S-Bahnverkehr auch nach Frankreich hätte werden sollen, funktioniert noch nicht im erhofften Masse. Nur wenige S-Bahnen halten hier, und die Gleise sind umständlich über eine

Brückenkonstruktion zugänglich, was die Pendler nicht freut.

Mehrere Parks und Spielplätze sorgen für Freiraum. Aus dem Sorgenkind St. Johann wurde ein beliebtes Viertel für junge Familien und Studenten. «Bei uns geht ein Kinderhort nach dem anderen auf», so Peter Jossi. Auch das Kleingewerbe ist aktiv. Nur nicht unbedingt dort, wo die Investoren es vorgesehen haben. In den schönen Neubauten werben an mehreren Stellen bunte Schilder um Mieter für die Gewerberäume in den Erdgeschossen. Seit nunmehr fünf Jahren vergebens. ■

INSERAT



Wir machen Brandschutz verständlich

Auf www.gvb.ch/heureka finden Sie alles, was Sie bei einfachen Bauprojekten punkto Brandschutz beachten müssen – schnell, übersichtlich und reduziert auf das Wesentliche.

Was Sie aufgebaut haben, schützen wir.
Gebäudeversicherung Bern – www.gvb.ch

GVB

Wir versichern Ihr Gebäude.