

Zeitschrift: Baselbieter Heimatblätter
Herausgeber: Gesellschaft für Regionale Kulturgeschichte Baselland
Band: 36 (1971)
Heft: 1

Artikel: Zur Eröffnung der Nationalstrasse N 2 am 23. Dezember 1970
Autor: Meier, Theo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-859234>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



BASELBIETER HEIMATBLÄTTER

Organ der Gesellschaft für Baselbieter Heimatforschung

Nr. 1

36. Jahrgang

Mai 1971

Inhalt: Theo Meier, Zur Eröffnung der Nationalstrasse N2 am 23. Dezember 1970 — Paul Suter, Was man von der N2 wissen muss — Paul Suter, Ein altes Hochzeitsbild aus Wintersingen — Fanny Straumann-Thommen, Vier Gedichte — C. A. Müller, Bottmingen — Eduard Strübin und Paul Suter, Pfarrer-Anekdoten (Nachlese) — Karl Graf, Oberst Dr. Karl Buser, ein verdienstvoller Maispracher Bürger — Clewin Zaeslin, Verzeichnis der Kirchengüter von Kilchberg (BL) in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts — René Gilliéron, Die Scherznamen der Baselbieter Gemeinden (Nachtrag zum Bezirk Arlesheim) — Paul Suter, Kurzmeldungen über Funde und archäologische Grabungen sowie Unterschutzstellung von Bauobjekten

Zur Eröffnung der Nationalstrasse N 2 am 23. Dezember 1970

Von *Theo Meier*

Genau vor einem Jahr konnte das Teilstück der N 2 Hagnau-Augst eröffnet, heute kann die ganze Strecke und damit das grösste Bauwerk in der Geschichte unseres Kantons überhaupt eingeweiht werden: Eine 30 km lange, mit 12 Brücken und 4 Tunneln ausgerüstete internationale Hochleistungsstrasse, die durch landschaftlich schönes, geologisch gestörtes und darum für Verkehrsbauten aufwendiges Gebiet führt.

Dieses Ereignis hat säkuläre Bedeutung. Die wirtschaftsgeographische Lage hat der Schweiz seit den Römerzeiten verkehrspolitisch eine besondere Stellung innerhalb des europäischen Verkehrsnetzes gesichert. Die Verbindung zwischen dem verkehrsreichsten Teil des Mittelmeerbeckens (Venedig, Genua, Marseille) und den nordwesteuropäischen Häfen (zunächst den Hansastädten, später Brügge, Antwerpen, Amsterdam und London) hat allzeit zu einem guten Teil über die Schweiz geführt.

Zur Römerzeit erfüllte Augusta Raurica die Funktion der europäischen Drehscheibe. Ueberreste und Streufunde geben uns davon Kunde. Auf der Passhöhe des Oberen Hauensteines (Chräiegg) befinden sich heute noch 20 Meter lange, buchstäblich in den Stein gehauene Spuren (daher «Hauenstein»). Es war eine *Heerstrasse*, auf der die römischen Legionen mit ihrem Tross verkehrten. Durch den Untergang Roms verloren die Juraübergänge temporär ihre einstige Bedeutung.

Neuen Aufschwung nahmen die Stadt Basel und der Verkehr über die beiden Hauensteinübergänge, nachdem 1220 mit dem Bau der Teufelsbrücke in der Schöllenen der Gotthard erschlossen und 1225 eine Brücke über den Rhein in Basel unter Versetzung eines Teiles des Kirchenschatzes gebaut wurden.

Auf der Landschaft befestigten 1240 die Grafen von Froburg den Unteren Hauenstein; Liestal und Waldenburg erhielten Stadtrecht.

Bezeichnend ist, dass just gegen Ende des 13. Jahrhunderts an der Nordrampe der Gotthardzone der erste Zusammenschluss alpiner Landschaften zum Bunde der Eidgenossen sich vollzog. Dergestalt hat die zentrale Nord-Süd-Route mit ihrem Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehr auch staatspolitische Früchte getragen.

Den zweiten säkulären Aufschwung der zentralen Nord-Süd-Route brachte der *Eisenbahnbau* im 19. Jahrhundert, für unsere Gegend insbesondere die Bahnlinie von Basel durch den Hauenstein nach Olten. Voraussetzung für den Siegeszug der Eisenbahn war in unserem Lande die Abschaffung der Binnenzölle, der Weg- und Brückengelder durch die Bundesverfassung von 1848. Daneben entbrannte ein harter Kampf unter den Kantonen um die Linienführung der Bahn. Baselland hat dank seiner günstigen Lage im Konkurrenzkampf beispielsweise zwischen Basel und Zürich schon damals eine Rolle gespielt.

Die Industrialisierung unseres Gebietes wäre ohne Bahn nicht möglich gewesen. Die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene hingegen brachte den Ortschaften an den beiden Hauensteinübergängen empfindliche wirtschaftliche Einbussen — heute würde man sagen — eine Strukturkrise, die im Waldenburgerthal mit der Einführung der Uhrenindustrie aufgefangen werden konnte, weil in dieser Branche das Transportproblem eine untergeordnete Rolle darstellt.

1925 wurde die HAFRABA auf Initiative von Ständerat Wenk aus Basel gegründet. Diese Vereinigung setzte sich zum Ziel, die 900 km lange Strecke von Hamburg über Frankfurt nach Basel auszubauen. Im folgenden Jahrzehnt haben die europäischen Staaten mit dem Autobahnbau begonnen. Den Schweizer hemmte die ihm eigene helvetische Trägheit und er blieb praktisch 30 Jahre verkehrspolitisch untätig.

Erst 1960 haben sich Bund und Kantone zur *Renaissance der Landstrasse* bekannt: Was im letzten Jahrhundert der Bahn eingeräumt war — ein eigenes Netz — wurde nun auch dem privaten Motorfahrzeugverkehr zugestanden. Man hat eingesehen, dass durch eine kluge Verkehrspolitik auch unsere Volkswirtschaft gefördert wird, wobei in den Ballungszentren dem öffentlichen Verkehr heute wieder grösste Beachtung geschenkt werden muss.

Dass heute ein entscheidender verkehrspolitischer Schritt getan werden konnte, freut uns alle; denn die N 2 ist sicher, rasch, leistungsfähig, wirtschaftlich und bequem. Sie bringt vor allem uns Eidgenossen, nicht nur in der Weihnachtszeit, näher.

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 Diegtal mit den Varianten Ergolzthal-Diegtal, Waldenburgertal-Diegtal.
- 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 Ergolzthal stellt Arisdorfer-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 Erdbeben 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