

Strecke BL 6 (Mulhouse, F-) Allschwil - St. Jakob (- Augst /- Liestal)  
Landeskarte 1047, 1067

**GESCHICHTE** Stand Juli 2003 / do

Die Talrandstrasse BL 6 bildete wahrscheinlich vor der Entstehung der mittelalterlichen Stadt Basel die wichtigste Verbindung zwischen dem Elsass und den Pässen des östlichen Juras. Im Birsübergang von St. Jakob besass sie eine Verknüpfung mit der Route BL 1 – BS 1 – BS 4, die bereits die römische Talsiedlung von Basel durchquerte (vgl. auch IVS DOKUMENTATION KANTON BASEL-STADT). Als Umgehungsstrasse wurde ihr nach der Stadtentstehung zusehends der Verkehr entzogen, der sich das Rheintal aufwärts auf die Strecken BL 1, später BL 2 verlagerte, abwärts auf die Strecken BS 5 und BS 4, die alle von der Stadt selbst ausgehen. Erst mit dem Anwachsen des motorisierten Verkehrs erhielt die Strecke BL 6, nun als südliche Umgehung der Innenstadt, erneut eine übergeordnete Verkehrsbedeutung.

#### Römische Zeit

Die römische Talrandstrasse führte nach FELLMANN (1981: 16, von ihm und anderen Autoren als «Hügelfussstrasse» bezeichnet) in der Achse Gundeldingerstrasse – Holeestrasse – Neuweilerstrasse vom Fuss des Bruderholzhügels und des Holees nach Westen.

1980 wurde knapp 200 m östlich der Dorfkirche von Allschwil ein römisches Strassenbett angeschnitten (JSGUF 64, 1981: 241), das möglicherweise von dieser Strasse stammt.

Sie wurde in nachantiker Zeit als «Walenweg» bezeichnet. Zu ihrer Fortsetzung im Elsass («Voie de l'Il») vgl. zusammenfassend ZEHNER (1998: 66f.). MARTI (2000: Kap. 6.2.1, vgl. Abb. 150) zählt die Strecke noch zu den spätantik-frühmittelalterlichen Haupttrouten; sie knüpfte bei St. Jakob an BL 1 an, überquerte im Bereich der Hülften die Ergolz und tangierte mit BL 4 den Südrand des Stadtgebietes von Augst.

#### Mittelalter und Neuzeit

Noch im frühen Mittelalter zeigt die Anlage einer fränkischen Adelsniederlassung im 6. Jahrhundert westlich des Birsigübergangs (Gräberfeld Basel-Bernerring), abseits des Kastells auf dem Münsterhügel, die fortdauernde Bedeutung dieser wichtigen Fernstrasse, deren Randbereich bis ins 7. Jahrhundert als Bestattungsplatz diente (MOOSBRUGGER-LEU 1973 mit der bisher letzten Zusammenstellung der archäologischen Befunde längs der Strassenachse; MOOSBRUGGER-LEU 1982: 28–36 mit Abb. 28A–C; D'AUJOURD'HUI 1990: 11, Abb. 9, Abb. 13 – Vergleichbar am Verlauf einer Durchgangsstrasse orientiert waren wahrscheinlich etwa auch die frühmittelalterlichen Gräberfelder von Winterthur ZH und Flurlingen ZH, vgl. IVS DOKUMENTATION KANTON ZÜRICH: ZH 13, ZH 996).

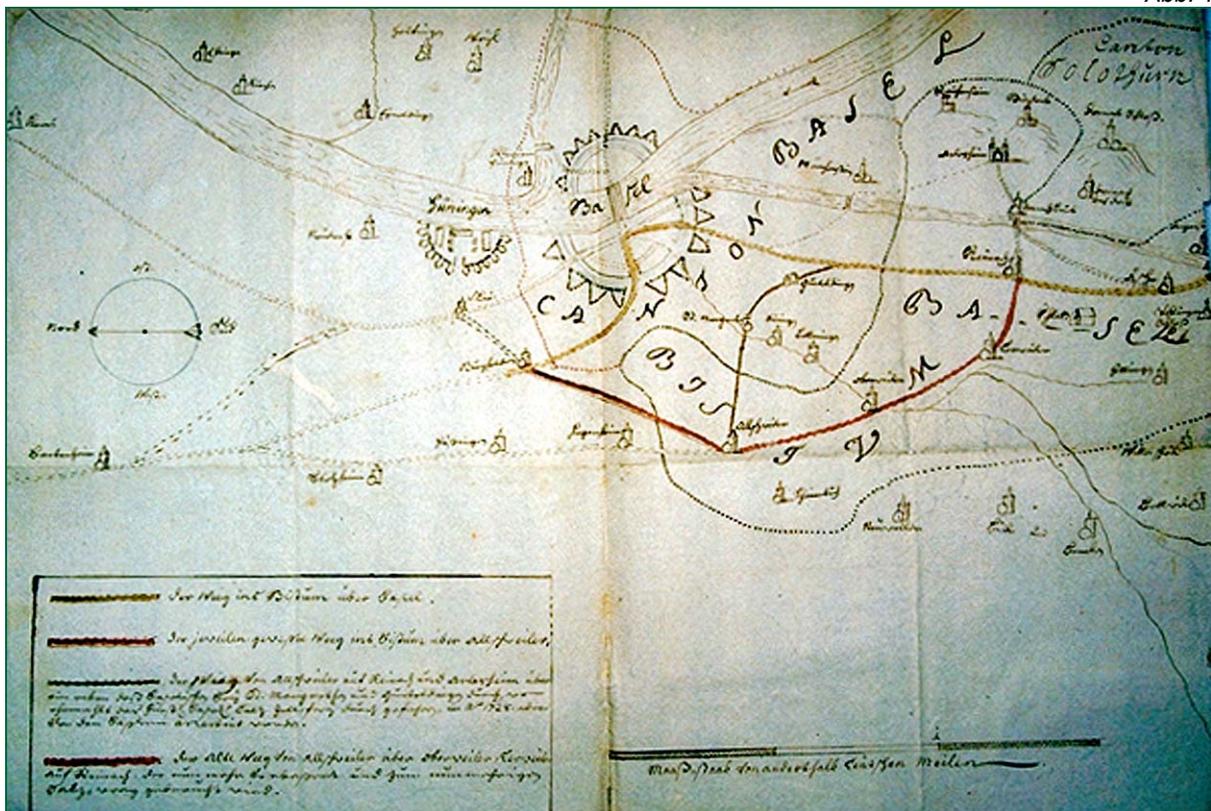
Zur Zeit der bischöflichen Zollverwaltung erfolgte die Erhebung des Durchgangszolles noch im ganzen Raum zwischen der Stadt und Gundeldingen; 1352 bezeugt, erfasste er auch ausserhalb der Stadt auf BL 6 transitierende Güter (SAXER 1923: 117). Im 15.

Jahrhundert änderte sich dies mit der Durchsetzung des Strassenzwanges durch die Stadt, die damit den Verkehr auf ihre Zufahrtsstrassen (BL 1, BL 2 rheinaufwärts, BS 4, BS 5 rheinabwärts) lenkte. Daraus resultierte eine nachhaltige Bedeutungsverminderung für BL 6. Ausserhalb der Stadt durften nur noch Salzfuhrn durchgeführt werden (SAXER 1923: 118–120; vgl. zur Durchsetzung der städtischen Zollhoheit links des Rheins auch 12f.).

Die Aufhebung des fürstbischöflichen Zollprivilegs auf die Salzfuhrn im Jahr 1728 führte zur Einrichtung einer Umgehungsstrasse von Allschwil nach Reinach sowie zum Ausbau der Passwangstrasse durch den Kanton Solothurn. Diesem Versuch, die Route über den Oberen Hauenstein (BL 11) durch eine neue Juratransversale zu konkurrenzieren, war aber aufgrund ungünstiger topographischer Voraussetzungen und baslerischer Gegenmassnahmen kein dauerhafter Erfolg beschieden (vgl. BL 100 – BL 110 – BL 101; IVS DOKUMENTATION KANTON SOLOTHURN: SO 801).

Das Strassennetz südlich von Basel nach einer Kartenskizze aus dem fürstbischöflichen Archiv in Pruntrut, die kurz nach 1728 entstanden sein muss (ANONYM nach 1728). Die Karte zeigt neben dem «Weeg ins Bistum über Basel» (BS 5), der durch die Stadt führt, auch den «Weeg ins Bistum über Allschweiler», die beide von Burgfelden ausgehen. Von besonderem Interesse für uns ist «Der Weeg von Allschweiler auf Reinach und Arlesheim über ein ecken dess Baselischen bey St. Margrethen und Gundeldingen durch, wo ehemals das Fürstl. Basel. Salz zoll=frey durchgefahren, im Ao. 1728 aber von den Basslern arrestirt worden.» An seine Stelle trat für die fürstbischöflichen Salzimporte in der Folge BL 100, «Der Alte Weeg von Allschweiler über Oberweiler, Terweiler auf Reinach, der nun mehr verbessert und zum nun mehrigen Salzweg gebraucht wird.»

Abb. 1



VION (1996), der sich entgegen seinem Anspruch, eine «archéologie du réseau routier» zu praktizieren, nur an neuzeitlichen Quellen orientiert, unterschätzt die Bedeutung der Strecke (und damit übrigens auch den Stellenwert von BS 5). Immerhin ist sein negatives Resultat aber auch ein Indiz dafür, zu welcher geringeren Bedeutung diese Strecke in der Neuzeit bereits abgesunken war.

Die Birsigbrücke bei St. Margreten

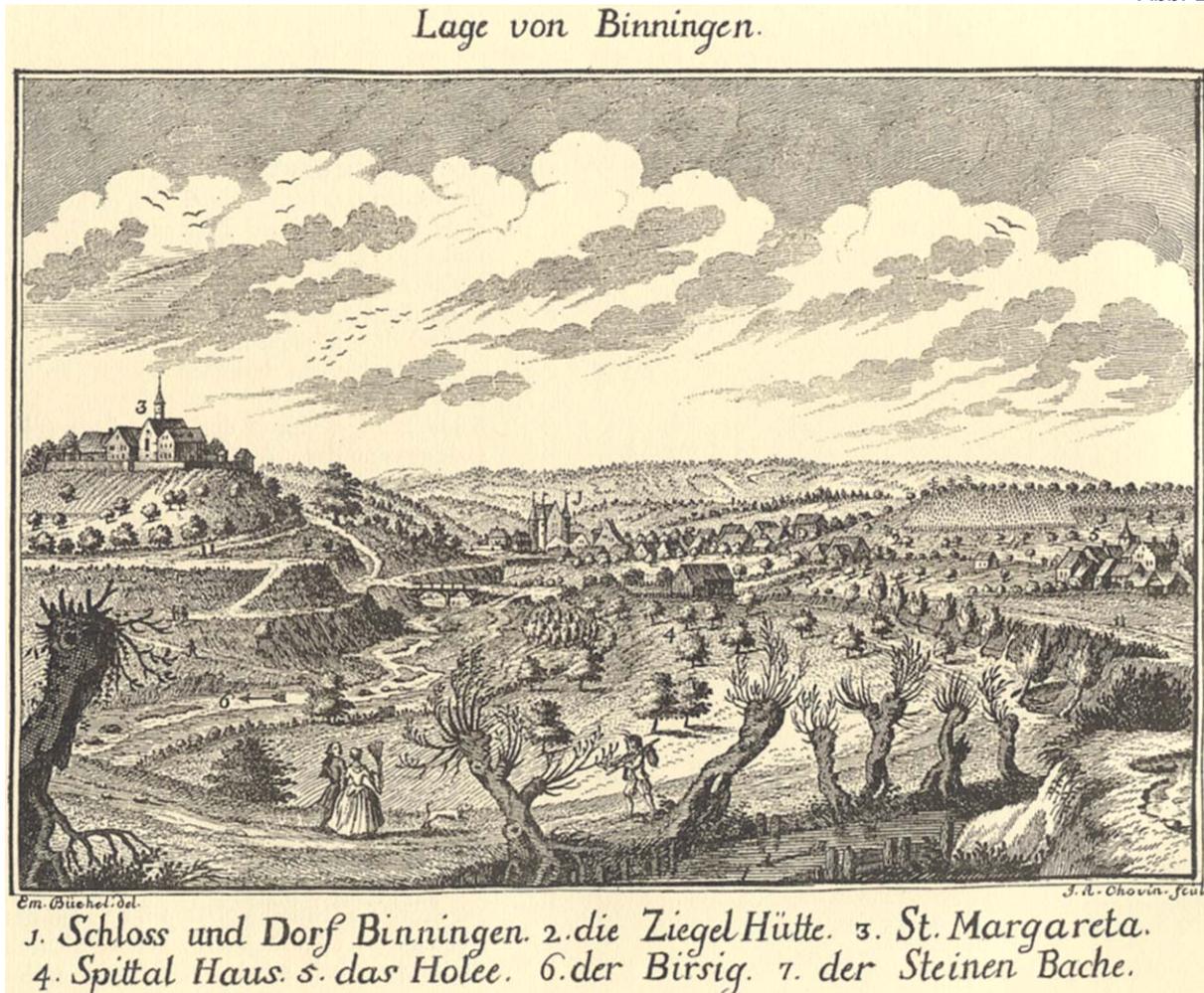
Vermutlich ist bereits der Acker zu Binningen an der steinernen Brücke («in loco dicto ze steinbrugge»), der 1299 erwähnt wird (BOOS 1881: 146, 1. Zeile; vgl. BURCKHARDT-BIEDERMANN 1902: 22), nicht im Dorf zu suchen, wo die Leimentalstrasse (BL

102) den Birsig überquert, sondern am Birsigübergang von St. Margreten, der im Hochmittelalter noch viel wichtiger gewesen sein dürfte (anders MERZ 1909–1914: I/105, ohne Begründung). Immerhin handelt es sich um die erste nachrömische Steinbrücke, die im Baselbiet historisch bezeugt ist. Sie blieb neben der Ergolzbrücke von Augst (an der Bözbergstrasse BL 2) und der «Steinenbrugg» über die Frenke bei Liestal (an der Strasse über den Oberen Hauenstein BL 11.2), beide erstmals 1363 bezeugt, die einzige mittelalterliche Steinbrücke des Gebiets. Sie muss daher aller Wahrscheinlichkeit nach zu einer bedeutenden Fernstrasse gehört haben.

Erst nach der Errichtung der ersten Birsbrücke bei Birsfelden (BL 2) im frühen 15. Jahrhundert, die den Verkehr vom älteren Birsübergang bei St. Jakob (BL 1) abzog, dürfte auch der Übergang von St. Margreten zugunsten der innerstädtischen Birsigübergänge an Bedeutung verloren haben. In späterer Zeit sind hier nur Stege oder leichte Brücken bezeugt (GOLDER 1995: 75), wie etwa auf der bekannten Darstellung von Emanuel Büchel.

*Emanuel Büchels Ansicht des Birsigtals unterhalb von Binningen zeigt im Talgrund am Fuss des Margrethenhügels den zweifeldrigen Holzsteg, der den Fluss überbrückte; links davon ist der Ansatz des verdeckten Margretenstichs angedeutet. Blickrichtung Süd.  
(BÜCHEL 1973: 27)*

*Abb. 2*



(Vgl. dazu auch IVS DOKUMENTATION KANTON BASEL-STADT: BS 6.)

#### Kartographie

Die kartographische Dokumentation setzt verhältnismässig spät ein und dokumentiert daher zuerst vor allem den Bedeutungsverlust der Strecke, später aber auch ihren erneuten Bedeutungsgewinn im 19. Jahrhundert als städtische Sammelstrasse und tangentielle Umfahrungsstrasse der Innenstadt.

In der Kantonskarte von MEYER GEORG FRIEDRICH (um 1680) ist die Strecke nicht mehr gezeigt. Hingegen erscheint sie in ihrer Bedeutung als Salzstrasse des Fürstbistums noch in der oben besprochenen Karte des Strassennetzes südlich von Basel, die kurz nach 1728 entstanden

sein muss (Abb. 1). Auch in der CARTE MILITAIRE (um 1733) ist sie zwischen Bartenheim und St. Jakob als Abfolge von Nebenstrassen enthalten, allerdings im Einzelnen nicht topographisch getreu dargestellt.

In der Folge ist sie bei BÜCHEL (1749) nicht dargestellt, in BRUCKNER, BÜCHEL (1766) mit Ausnahme der Gundeldingerstrasse und des Birsigstegs auch nicht. Auch in CASSINI (165 Basle) ist sie um 1760 nicht enthalten. Die Karte des Departements Mont-Terrible enthält als südliche Umgehung Basels nur noch die jüngere Salzstrasse BL 100 – BL 110, nicht aber die Strecke BL 6, welche diese Funktion verloren hatte (ANONYM 1794–95).

Dagegen findet sich eine detaillierte Darstellung des Routenverlaufs mit dem Birsigübergang bei ESCHER (1792/II).

Von HUBER (1816) wird die Strecke zu den «anderen Strassen und Wegen» gezählt, galt also nicht als Landstrasse; diese Karte enthält den Birsigübergang. In der Karte von BUCHWALDER (1822) ist sie durchgehend, inkl. der Birsigpassage, als «Chemin de Communication» enthalten (mit einer kleinen zeichnerischen Lücke zwischen BL 8.1 und BL 8.2). BAADER (1836) kennzeichnet sie als fahrbare «Nebenstrasse in gutem Zustand». BAADER (1838–39) gibt aber als einziger Autor nur einen jüngeren Birsigübergang talwärts von St. Margreten wieder (etwa beim heutigen stählernen Steg, vgl. BS 6), nicht den früher bestehenden Übergang am Fuss des St. Margretenstichs. KÜNDIG (1851) stuft die Strecke bereits wieder als «Haupt Verbindungsweg von Ort zu Ort» ein; auch hier ist der Birsigübergang einbezogen.

Der TA (1 Basel-Allschwil 1882, 7 Therwil 1877, 8 Muttenz 1879) zeigt sie nördlich von Allschwil als «Kunststrasse von grösster Breite», südöstlich von Allschwil als «Kunststrasse von geringerer Breite». Sie war in das städtische Strassenraster einbezogen, ein erneuter Ausbau als südliche Tangente der Stadt bahnte sich an, aber erstaunlicherweise ist kein Zusammenschluss der Streckenteile beidseits des Birsigs durch einen ausgebauten Übergang dargestellt. Nach Angabe der vorangehenden Karten muss dieser Übergang jedoch bestanden haben; ausserdem soll laut GOLDER (1995: 75) der Birsigsteg 1865 erneuert worden sein.

#### **GELÄNDE** *Aufnahme 27. November 2002 / do*

Die in diese Strecke einbezogenen Strassen bilden grossenteils einen Abschnitt der innerstädtischen Ringstrasse, der die Innenstadt und das Bahnhofsareal von Basel im Süden umgibt. In Allschwil wird die direkte Verbindung zwischen «Hegenheimerstrasse» und «Binningerstrasse» von einem Fussweg gebildet, da die Durchgangsstrassen längst ins Dorfzentrum geführt worden sind.

Traditionelle Wegsubstanz ist auf den Streckenabschnitten, die den Kanton Basel-Landschaft berühren, nicht vorhanden.

Von einer gewissen baugeschichtlichen Bedeutung sind die drei Brücken, die auf baselstädtischem Gebiet unterhalb der St. Margreten-Kirche über den Birsig führen (vgl. BS 6).