

Strecke BS 2 *Basel - Birsfelden (- Jurapässe /- Laufenburg)*
Landeskarte *1047*

GESCHICHTE *Stand Februar 2003 / do*

Die Strecke BS 2 verband Basel über den Birsübergang bei Birsfelden und den Ergolzübergang von Augst zunächst mit dem Hochrheintal und der Ostschweiz. In dieser Funktion geht sie sicher auf die römische Zeit zurück; sie ist in ihrer Anlage aber vermutlich, wie der damit verknüpfte Bözbergpass älter. Nach dem spätmittelalterlichen Brückenschlag löste sie zusätzlich die Strecke BS 1 als Hauptverbindung nach Liestal und zu den Baselbieter Jurapässen ab.

Im «Itinerarium Antonini», einem bald nach 286 n. Chr. entstandenen Routenverzeichnis, und in der «Tabula Peutingeriana», einer Strassenkarte, die wohl in der 1. Hälfte des 5. Jahrhunderts n. Chr. zusammengestellt worden ist, wird eine Verbindung von Kembs/Cambete nach Augst/Augusta Rauracum resp. Rauracis angegeben. Diese bildete einen Teilabschnitt der Strassenverbindungen von Strassburg und Mainz über den Grossen St. Bernhard nach Mailand sowie über Windisch/Vindonissa, Oberwinterthur/Vitodoro, Pfyf/Ad Fines und Arbon/Arbor Felix nach Pannonien (HOWALD, MEYER 1940: 112 ff.; BERGER 2000: 28 T9 und T10).

Ihr Verlauf in unserem Gebiet lässt sich unseres Erachtens aufgrund der wenigen Anhaltspunkte nicht eindeutig festlegen. Neben der für die späten Kaiserzeit topographisch wahrscheinlichsten Variante über Basel BS 4 – BS 2 – BL 2 kommt auch ein Verlauf über die Talrandstrasse BS 6, für die Zeit vor dem Verlust des rechtsrheinischen Gebiets sogar die Strecke BS 10 in Frage.

Die Verbindungsstrasse, die vom frühromischen Kastell auf dem Münsterhügel durch die spätere St. Alban-Vorstadt nach Augst/Augusta Raurica führte, gilt innerorts als archäologisch gesichert, während ihr genauer Verlauf ausserhalb von Basel und Augst nicht nachgewiesen ist (HELMIG, SCHÖN 1995; HELMIG 1999; HELMIG, SCHWARZ 2000; zur innerstädtischen Einbindung im vorstädtischen Basel vgl. auch D'AUJOURD'HUI 1990: Abb. 14). STEHLIN (1921a, 1921b) identifizierte sie mit der «Hochstrasse» (heute Rheinfelderstrasse) durch den Hard und postulierte anstelle des Übergangs von Birsfelden eine direkte Trassierung von der Rheinfelderstrasse «zum Birsufer und dann beim Galgenhügel [wo BAADER 1836 tatsächlich einen langegezogenen Einschnitt zeigt] in die jetzige Gellertstrasse, unter der ein mächtiger ehemaliger Strassenkörper entdeckt worden ist», mit der allgemein akzeptierten Fortsetzung durch die St. Alban-Vorstadt. Im frühen 1. Jahrhundert wurde sie durch eine neu angelegte Strasse, «die durch das Areal des heutigen Antikenmuseums verlief und auf der Höhe der Bäumleingasse in die Freie Strasse einmündete», mit der Vorgängerin der Freien Strasse verbunden, die Basel an den Strassenverkehr rheinaufwärts (BS 1) und rheinabwärts (BS 4) anschloss. Diese Strasse wurde im Lauf des 1. und 2. Jahrhunderts durch Aufkofferung mehrfach erneuert und zeigt Anzeichen der Benützung in Form von Spurrinnen (HELMIG,

SCHWARZ 2000).

MARTI (2000: Kap. 6.2.1, vgl. Abb. 150) zählt die Strecke Basel – Kaiseraugst/Rauraci – Rheinfelden/Magidunum? zu den spätantik-frühmittelalterlichen Nebenrouten. Sie trat in ihrer Bedeutung hinter der Talrandroute BS 6, der Hauptverbindung zwischen dem Elsass und dem Bözbergpass, zurück.

Nach dem Brückenschlag von Birsfelden, der 1424 oder kurz darauf erfolgt ist (vgl. unten), löste BS 2 die bisherige Hauptroute BS 1 als Verbindung rheinaufwärts und in der frühen Neuzeit auch als Hauptverbindung nach Liestal und zu den von dort ausgehenden Jurapässen ab. Sie vereinigte zuerst zwei, dann drei wichtige Routen auf sich, nämlich: Laufenburg – Zurzach /– Bodenseeraum, Bözberg – Zürich – Bündner Pässe und zuletzt Liestal – Baselbieter Jurapässe.

Zum Verhältnis der drei wichtigsten Jurapässe (Oberer und Unterer Hauenstein und Bözberg) im Mittelalter vgl. AMMANN (1937: 9f.). Zur Bedeutung der Jurapässe für die Verkehrsverbindungen Basels im Spätmittelalter siehe GEERING (1886: 197–200, 422). Bei EHRENSPERGER werden die drei Passrouten als «der westschweizerische Strassenzug» mit der Hauptroute über den Oberen Hauenstein (1972: 8–12), «der zentralschweizerische Strassenzug» über den Unteren Hauenstein (1932: 12–22) und «der ostschweizerische Strassenzug» über den Bözberg (1932: 22–33) in den Zusammenhang der konkurrierenden Verkehrsstrassen gestellt und für die Neuzeit ausführlich diskutiert.

Zusammenfassende Darstellungen finden sich auch in den IVS DOKUMENTATIONEN KANTON AARGAU und KANTON BASEL-LANDSCHAFT.

Nach KOELNER JOHANN HEINRICH (1823: 26) zählte BS 2 zu den acht «grossen Heerstrassen», die in Basel «auf einem Punkte zusammen laufen» (vgl. auch BS 3, BS 4, BS 9, BS 12): «Die vierfache Landstrasse nach der Schweiz, theilt sich schon in der Stadt, und geht eine Strasse über Aesch durch das Laufenthal längs der Birs, nach Neuenburg und dem übrigen westlichen Theil der Schweiz [BS 8]; die zweyte [BS 2] trennt sich ausser dem rothen Hause und führt über Augst in den Kanton Aargau, über den Bötzberg nach Bruck, Baaden und Zürich [BL 2]; die dritte und vierte scheiden sich ob Liestal, wovon die eine sich über den kleinen Hauenstein nach Olten, Luzern und in das Innere der Schweiz [BL 12], die andere über den grossen Hauenstein nach Solothurn, Bern und Lausanne hinzieht.»

Verbindung über Laufenburg nach Zurzach und in den Bodenseeraum

Als Hochrheinstrasse existierte BS 2 neben der rechtsrheinischen Strecke BS 12, mit der sie sich in Rheinfelden verband. Das Verhältnis der beiden Strecken scheint geschwankt zu haben. Bereits eine Kantonskarte von MEYER GEORG FRIEDRICH zeigt um 1680 einmal die Hochrheinstrasse rechtsufrig. Auch laut PACK (1800: 3) wurde BS 2 um 1800 von BS 12 im Transitverkehr abgelöst. PACK (1800: 43) erwähnt neben BS 12 auch die Route «von Basel über die Hart bis zum rothen Hause / von rothen Hause bis Augst / von Augst bis Rheinfelden».

Die Verbindung zwischen dem Bodenseeraum und Südostdeutschland einerseits sowie Mittelfrankreich andererseits hatte bis in die Neuzeit für den Basler Handel und Transit nur eine verhältnismässig geringe Bedeutung: «Für die westöstliche Richtung ist zunächst der leider weitverbreitete Irrtum richtig zu

stellen, dass der schwäbische Verkehr nach Genf über Basel gegangen sei. Derselbe hat sich [bis in die frühe Neuzeit / do] sicher südöstlich vom Jura vollzogen. ... Für den Basler Verkehr bleibt also von den westöstlichen Routen nur die Verbindung von Ulm und Augsburg, von Nördlingen und Nürnberg mit Mittelfrankreich übrig» (GEERING 1886: 195f. mit weiteren Hinweisen zu Verkehrsbeziehungen und Streckenverlauf). Nach AMMANN (1937: 5f.) traten im Mittelalter gegenüber dem Nord-Süd-Handel «die Beziehungen zum Osten und zum Westen stark zurück. Wohl liefen manche Fäden nach dem Bodensee und seinem schwäbischen Hinterland bis hinauf nach Nürnberg; aber dieser Verkehr erreichte doch nur zur Zeit der beiden jährlichen Zurzacher Messen eine beachtliche Dichte.» Erst im späten 18. und im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts änderte sich diese Gewichtung der westöstlichen Transitachse grundsätzlich (vgl. generell auch BS 9), wovon aber vor allem die konkurrierende Strecke BS 12 profitiert zu haben scheint.

Verbindung zum Bözberg

Die Entstehung von Basels Stellung zur Bözbergroute ist unter BS 1 dargestellt worden. Die Strecke behielt ihre Verkehrsbedeutung für die Stadt im Wesentlichen bis ins 19. Jahrhundert (vgl. auch die IVS DOKUMENTATIONEN KANTON AARGAU und KANTON BASEL-LANDSCHAFT):

Bereits gemäss der klar gegliederten Zusammenfassung von HOMMEYER gingen «die vornehmsten Landstrassen, Hauptpässe für den Transito, oder eigentliche Kommerzialstrassen, zwischen Deutschland und zum Theil Frankreich durch die Schweiz nach Italien» von den drei Städten Basel, Schaffhausen und Lindau aus. Die Strecke BS 2 galt für ihn als eine der drei Transitstrassen, die von Basel ausgehend die Schweiz durchquerten. Sie führte «über Rheinfelden, den Bötzbberg, Bruck, Baden, nach Zürich», das für den Autor «der Hauptort für den Transito zwischen Deutschland und Italien» war (HOMMEYER 1805: 525-527).

In der offiziellen Postkarte der Schweiz von STENGEL, MOHR (1850) wird die Strecke von Basel über den Bözberg nach Zürich, wo Verknüpfungen mit St. Gallen, Chur und über Zug mit Luzern bestanden, als eine der «Haupt-Poststrassen der Schweiz» hervorgehoben.

BAVIER (1878: 85) zählt die «Zürcherstrasse» zu den acht Hauptstrassen des Kantons Basel-Stadt; sie mass nach seinen Angaben 1.1 km Länge und 12 m Breite.

Verbindung nach Liestal

BS 2 löste in der frühen Neuzeit BS 1 als Verbindung nach Liestal und zu den Baselbieter Jurapässen ab. Die Strecke wurde damit auch zur Hauptverbindung in das städtische Untertanengebiet auf der Landschaft (vgl. IVS DOKUMENTATION KANTON BASEL-LANDSCHAFT: BL 1, BL 2, BL 5, BL 11, BL 12).

Nach PACK (1800: 23ff.) nahm die Strasse «von Basel über die Heide (Hart) bis zum rothen Hause / vom rothen Hause bis zu der sogenannten Hülften-Schanze, an der Ergetz ...» die Verbindungen von Basel über den Unteren Hauenstein nach Olten, mit den Fortsetzungen nach Aarau und Luzern als Ausgangspunkt der Gotthardroute, sowie von Basel über den Oberen Hauenstein nach Solothurn auf, wo sich die Fortsetzungen nach Bern und Genf, Biel und Neuenburg teilten; auch hier bestanden weitere Verknüpfungen.

Für HOMMEYER (1805) galt die Strecke BS 2 als eine der drei Handelsstrassen, die von Basel ausgehend die Schweiz durchquerten. Sie gabelte sich in Liestal, von wo aus Fortsetzungen über die beiden Hauensteine bestanden, die der Autor zu den «vornehmsten Gebirgsstrassen» der Schweiz zählte. Hervorgehoben werden ihre Fortsetzungen nach Luzern, Solothurn und zum Verkehrsknotenpunkt Aarberg, wo die Strecke auf die Fortsetzung von BS 8 traf. (HOMMEYER 1805: 525–527). Laut MEYER VON KNONAU (1838: 496) bildete die Strasse «Von Basel bis an die Birsbrücke (Liestalerstrasse)» die Strasse 1. Classe Nr. 4 mit einer Weglänge von 1/4 Stunde. In der Strassenbezeichnung dominiert hier gegenüber den Fernbezügen der Strecke die Nahperspektive der Verbindung zum Hauptort der wenige Jahre zuvor selbständig gewordenen Landschaft. In der Postkarte der Schweiz von STENGEL, MOHR (1850) wird die Strecke von Basel nach Liestal und dem Unteren Hauenstein (vgl. BL 12), die Bestandteil der Verbindung Basel – Luzern – Mailand war, als eine der «Haupt-Poststrassen der Schweiz» hervorgehoben. Ausserdem wird unter diesen Hauptpoststrassen auch die Route über den Oberen Hauenstein (vgl. BL 11) aufgeführt, deren Fernziel Genf bildete. Sie erscheint hier parallel mit der Strecke durch das Birstal (BS 8). Die beiden Routen kreuzten sich nicht mehr in Aarberg, sondern in Bern, und verbanden sich ab Payerne zu einem einzigen Strang.

Die Birsbrücke von Birsfelden

Zur Zeit der Errichtung der Wiesenbrücke (BS 3) erfolgte flussabwärts der Birsbrücke von St. Jakob (BS 1) auch die Überbrückung der Birs mit einer neuen, «unteren» Birsbrücke, über die man nach Birsfelden gelangte; sie trat an die Stelle einer zuvor benutzten Furt («inferior pons Birse, ... per quem itur ad Rinfelden minorem [Birsfelden] ... noviter erectus et constructus es, et antea ibidem nullus erat pons, sed currus ibant per aquam birse», zitiert nach GEERING 1886: 180f.). GEERING zufolge, der darin Peter Ochs folgt, ist der Bau in die Jahre 1424 und folgende anzusetzen. Hier wurde ein ziemlich hoher Brückenzoll bezogen (vgl. auch SAXER 1923: 90–97, mit Angaben zum Brückengeld). GEERING (1886: 180, 268) stellt den Brückenschlag wie jenen über die Wiese (BS 3) in den Kontext der Verlegung des Konzils nach Basel, die zu Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse Anlass gab.

Bei MANUEL (1550), der vermutlich ältesten überlieferten Bildardarstellung, ist die Birsbrücke als offene Holzbrücke mit Zollhaus dargestellt. Sie erscheint breiter als der Birssteg bei St. Jakob, aber wohl vom Zeichner zu kurz dargestellt worden. «Die Brücke, die über das jährlich mehrmaligen Überschwemmungen ausgesetzte Birsvorland führte, wurde wiederholt renoviert und dabei jedesmal um Joche verkürzt. Noch im Jahre 1657 hatte sie 13 Joche» (SALATHE 2000: 149). Daniel Bruckner schreibt zur Darstellung der Brücke von MEYER Jacob (1657), auf der diese Angabe beruht: «... und zeigt eine hölzerne Brücke an, so von dem Birshäuslein bis an das ehnerne Gestade führet, und dreyzehn Joche hat. Das Gestade war damals noch nicht so viel erhöht, und erstreckten sich die Joche bis weit in das Land hinein, weil denselben kein sogenanntes Widerlager gegeben ward» (zitiert nach RÜDISÜHLI [Hrsg.] 1976: 41). Die zuletzt siebenjochige Holzbrücke wurde nach einem Ratsbeschluss von 1737 durch eine Steinbrücke ersetzt, deren zwei Mauerwerksbogen zwischen lange, ebenfalls gemauerte beidufige Zufahrtsdämme eingespannt waren. Die ungenügend fundamentierte Brücke wurde 1741 fertig gestellt und fiel bereits

1744 dem ersten Hochwasser zum Opfer, dem sie standzuhalten hatte. Durch Zeichnungen und einen schriftlichen Bericht des Basler Künstlers Emanuel Büchel sind nicht nur die Steinbrücke, sondern auch ihre Ruine sowie die Vorgängerbrücke, die Notbrücke und die nach Büchels Entwurf ausgeführte neue Holzbrücke von 1745 gut dokumentiert (RÜDISÜHLI [Hrsg.] 1976: 163–165; TRACHSLER 1973: 32–36).

Die Birmündung um 1750 mit der hölzernen Birsbrücke, die unter Verwendung der gemauerten Landfesten von 1741 nach dem Brückeneinsturz von 1744 erbaut worden ist. An ihrem östlichen Brückenkopf ist später das Dorf Birsfelden entstanden, damals noch ein isolierter Landsitz. Blickrichtung Süd. (BÜCHEL 1973: 33 Abb. 1



Eine weitere Ansicht der Birmündung mit der Birsbrücke und dem linksufrigen Widerlager der vorangehenden Brücke ist anlässlich der Grenzbesetzung von 1792 durch Hans Conrad Escher aufgenommen worden (ESCHER 2002: Nr. 144).

Gemäss BAVIER (1878: 85f.) war die Birsbrücke an der «Zürcherstrasse», die er neben der «Alten Rheinbrücke» (BS 11) und der Wiesenbrücke (BS 3) unter den hauptsächlichsten Brückenbauten Basels anführt, 43 m lang mit 35 m «Öffnung» [grösster Stützweite] und hatte zwei hölzerne Flusspfeiler, einen Oberbau aus Holz und eine chaussierte Fahrbahn. Die beiden Halbkantone besaßen sie «gemeinschaftlich», wie unter dem Beschrieb für Baselland vermerkt ist. (Baviers Angaben zur Brücke

sind auf die beiden Kantone verteilt, ergeben aber nur zusammen genommen ein Gesamtbild.)

«Während 136 Jahren trotzte nun diese auf stärkeren Fundamenten ruhende Brücke allen Stürmen und Hochwassern. Erst 1881 erlitt auch sie das Schicksal ihrer Vorgänger. Für den Bau der vierten Birsbrücke, die 1883 dem Verkehr übergeben wurde, wählte die Bauherrschaft eine eiserne Gitterkonstruktion. Sowohl Bau- wie auch Verwendungsart zeugten von einer neuen Zeit – die Brücke war so konzipiert, dass sie auch den Tramverkehr aufnehmen konnte. Als aber der motorisierte Auto-Verkehr zunahm, waren ihre Tage gezählt. 1933 wurde sie auf Rollen birsaufwärts verschoben; als Redingbrücke leistete sie noch bis 1975 ihren Dienst. Dann wurde sie von einer breiten Betonbrücke abgelöst» (SALATHE 2000: 149; vgl. dazu RÜDISÜHLI [Hg.] 1976: 163–165; Ansicht der Stahlträgerbrücke in GUTZWILLER 1930: nach S. 30).

Kartographie

Die Stadtansicht von MANUEL (1550) zeigt eine breite, eingezäunte Ausfallstrasse, die an die Birsbrücke führt. Auch MERIAN (1615/17, 1642/54) enthält das St. Albantor mit der Ausfallstrasse.

Der Plan des Birslaufes von MEYER JACOB (1657) zeigt die oben erwähnte, langgestreckte offene Holzbrücke über die mäandrierende Birs. Flussaufwärts weitete sich das Flussbett stark auf, und die Seitwärtsbewegungen des Flusses dürften häufige Verlegungen und Erneuerungen der Stege bei St. Jakob (BS 1) erzwungen haben – zweifellos ein wichtiger Grund, um den besser ausgebauten Übergang bei Birsfelden zu unterhalten, wo die Ufer näher zusammentreten und die Anlage einer ins Flussbett vorgeschobenen Landfeste erleichtert war.

In der Kantonskarte von MEYER GEORG FRIEDRICH (um 1680) ist allerdings nur die Birsbrücke dargestellt, während BS 1 die Route nach Liestal, BS 12 über Rheinfelden die Route rheinaufwärts und zum Bözberg bildet.

Erst in der CARTE MILITAIRE (um 1733) wird BS 2 mit der Signatur einer breiten Chaussée hervorgehoben; sie teilt sich bei «Rothaus» in Chaussées nach Augst und Liestal.

In BÜCHEL (1749) ist die Strecke ebenfalls dargestellt, in BRUCKNER, BÜCHEL (1766) gegenüber BS 1 deutlich als Hauptroute nach Liestal und als linksrheinische Hauptstrasse längs des Hochrheins und zum Bözberg hervorgehoben; sie vereinigte sich danach in Rheinfelden mit BS 12.

In CASSINI (165 Basle) wird sie um 1760 als «route non empierrée» (unbefestigte Fahrstrasse) dargestellt.

HUBER (1816) stuft sie als «Landstrasse» ein. Sie ist auch in BUCHWALDER (1822) enthalten. Die Zollkarte von ZELLWEGGER, KELLER (1825) kennzeichnet die Strecke als «Heerstrasse»; ein Zoll wurde am St. Albantor bezogen. BAADER (1836) charakterisiert sie analog als «Poststrasse», bereits vom Aeschenplatz ausgehend. Auch KÜNDIG (1851) kennzeichnet die Strasse als «Poststrasse»; als solche gehörte sie zur höchsten Strassenklasse.

Nach dem TA (2 Basel-Riehen 1882) handelte es sich um eine «Kunststrasse von grösster Breite», die bereits über den Aeschenplatz mit dem «Centralbahnhof» verbunden war.

GELÄNDE Aufnahme 28. November 2002 / do

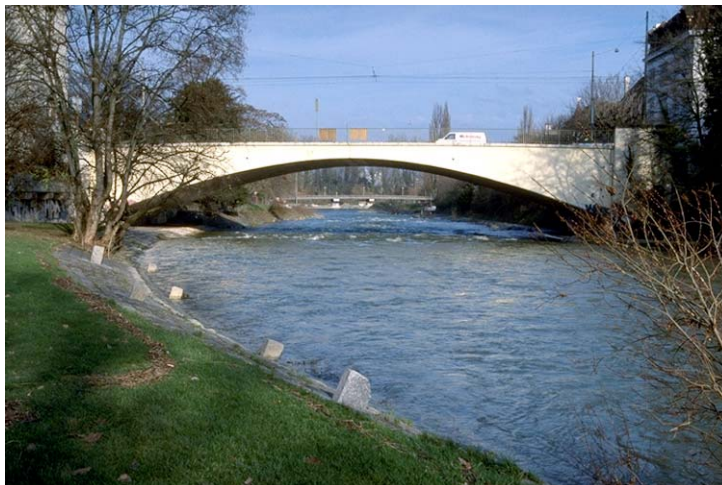
Während innerhalb des einstigen Mauerrings die St. Alban-Vorstadt ein vornehmes städtisches Wohnviertel mit hervorragender Ensemblewirkung bildet, wurde die anschliessende «Zürcherstrasse» nach der Schleifung der Stadtbefestigung über die St. Alban-Anlage an das städtische Ringstrassennetz angeschlossen und zur Ausfallstrasse ausgebaut. Sie zeigt keine sichtbare historische Wegsubstanz.

*Die heutige «Zürcherstrasse» verliess beim St. Alban-Tor, dessen hochragender Torturm erhalten ist, die ummauerte Stadt.
Abb. 2 (do, 28. 11. 2002)*



Die Birsbrücke bei Birsfelden aus dem Jahr 1933 ist ein schmuckloser, ausgewogener, leicht und schwungvoll wirkender Kastenträger, dessen Tragwerk von einem dreigliedrigen, längs getrennten Dreigelenksbogen gebildet wird.

*Wenig nördlich der Birsbrücke bei
Birsfelden mündet die Birs in den Rhein.
Blickrichtung Nord.
Abb. 3 (do, 28. 11. 2002)*



*Wie im Sprung überwindet der schlanke
Brückenbogen den gebändigten Fluss.
Blickrichtung Ost.
Abb. 4 (do, 28. 11. 2002)*



— Ende des Beschriebs —