

IVS

BS 11

INVENTAR HISTORISCHER
VERKEHRSWEGE
DER SCHWEIZ

IVS Dokumentation
Kanton Basel-Stadt

Bedeutung National

Seite 1

*Strecke BS 11
Landeskarte* *Mittlere Rheinbrücke
1047*

GESCHICHTE *Stand Februar 2003 / do*

Die 1905 vollendete Mittlere Rheinbrücke von Basel steht an der Stelle des im Mittelalter errichteten, ersten und über Jahrhunderte einzigen festen Rheinüberganges, der die beiden Stadtteile beidseits des Flusses und ihr Umland miteinander verband. Ihren heutigen Namen und ihre Stellung als «mittlere» Brücke erhielt sie erst nach dem Bau der Wettsteinbrücke («obere Rheinbrücke», eröffnet 1879) und der Johanniterbrücke («untere Rheinbrücke», eröffnet 1882).

Nationale Bedeutung besitzt die Mittlere Rheinbrücke von Basel nicht aufgrund einer übergeordneten Verkehrsbedeutung im Rahmen des schweizerischen Fernstrassennetzes (wie unten noch dargestellt wird), sondern wegen ihrer historischen Stellung als zentrales Bindeglied für Verkehr und Kommunikation innerhalb der Stadt und ihres Umlandes sowie als städtebauliches Element von erstrangiger Bedeutung.

Ein spätantik-frühmittelalterlicher Flussübergang, wahrscheinlich eine Fähre, wird östlich des Münsterhügels, zwischen St. Alban linksufrig und dem Burgweg rechtsufrig angenommen. Er dürfte etwas unterhalb der heutigen St. Alban-Fähre, in der Nähe des rechtsufrigen frühmittelalterlichen Dorfes Oberbasel gelegen haben (vgl. D'AUJOURD'HUI 1990: 9f., Abb. 12a–d, Abb. 14). Nicht geklärt ist, wann der Übergang im Bereich der Schifflände an der Birsigmündung angelegt wurde. Dies ist m. E. bereits in frühstädtischer Zeit (8.–10. Jahrhundert, vgl. D'AUJOURD'HUI 1990: Abb. 22) denkbar, wahrscheinlich aber spätestens mit der Entstehung des Dorfes Niederbasel (nach MEYER 1992: 14 etwa im 10./11. Jahrhundert, mehrfach bezeugt um 1100, aufgegangen in der Stadt Kleinbasel) und der Erbauung der ersten Stadtmauer von Grossbasel, des sog. Burkhardtschen Mauerrings, im 4. Viertel des 11. Jahrhunderts.

Unser Wissen über die Entstehung der mittelalterlichen Rheinbrücke von Basel hat Werner MEYER (1992: 14–17) in überzeugender Weise zusammengefasst und in den Zusammenhang der bischöflichen Territorialpolitik gestellt: «Für die Errichtung der Rheinbrücke und die Gründung der Stadt Kleinbasel im 13. Jahrhundert lässt sich zwar ein historisches Umfeld abstecken, aber keine genaue Datierung ermitteln. Von einer Brücke über den Rhein bei Basel ist urkundlich erstmals 1225 die Rede. Damals sicherte Bischof Heinrich den Klöstern St. Blasien und Bürgeln Befreiung vom Brückenzoll zu, weil diese an den Brückenbau einen Geldbetrag beigesteuert hatten. Weder dem Wortlaut noch dem Sinnzusammenhang der zwei Urkunden kann aber entnommen werden, ob im Jahre 1225 die Brücke tatsächlich schon fertig gewesen ist. Die nächste Erwähnung der Rheinbrücke fällt erst ins Jahr 1244. Damals erscheint ein gewisser «Johannes an der Rinbrücke» als Zeuge in einer Basler Urkunde, und 1255 wird die Errichtung der Niklauskapelle auf der Kleinbasler Seite der Rheinbrücke urkundlich bezeugt. Fazit: 1225 bestand sicher das Projekt, eine Brücke zu bauen; wann sie vollendet worden ist, bleibt

IVS

INVENTAR HISTORISCHER
VERKEHRSWEGE
DER SCHWEIZ

IVS Dokumentation
Kanton Basel-Stadt

BS 11

Bedeutung National

Seite 2

ungewiss, nach 1240 war sie offenbar in Betrieb. Kritische Bemerkungen schliessen sich hier an: Rheinfeld, die linksrheinische Zähringerstadt, besass schon im späten 12. Jahrhundert eine Brücke, wenn auch ohne rechtsufrige Brückenkopfbefestigung. Die vielzitierte Behauptung, die Stadt Basel habe mit ihrer Brücke den einzigen Flussübergang zwischen Bodensee und Niederrhein besessen, ist ebenso abwegig wie die verbreitete Meinung, die Errichtung der Basler Rheinbrücke sei im Hinblick auf die Öffnung der Route über den Gotthardpass erfolgt. Dieser Alpenübergang hat erst im Verlaufe des 14. Jahrhunderts eine grössere Bedeutung für den Fernhandel erlangt.» Wie Meyer weiter zeigt, verdichten sich die Hinweise auf die Entstehung der Stadt Kleinbasel erst im Gefolge des Brückenschlags, um das dritte Viertel des 13. Jahrhunderts; sie scheinen einen ersten Abschluss um 1270/80 gefunden zu haben. Er geht aber davon aus, «dass Brückenschlag und Stadtgründung, mindestens als planerisches Konzept, von Anfang an eine Einheit gebildet haben und als politische Schöpfung des Bischofs Heinrich von Thun (1216-1238) gelten müssen.» Nach Meyers Interpretation verfolgte der Bischof mit dieser Konzeption zwei Ziele, nämlich erstens in der Schaffung einer territorialpolitischen Operationsbasis im Breisgau und Schwarzwald nach dem Aussterben der Herzöge von Zähringen 1218, und zweitens die Schaffung eines neuen Gewerbestandorts unter Erschliessung der Wasserkraft des Wiesentals mittels des Wiesenteichs, nachdem die Kapazität der linksufrigen Gewässer (Birsig, Rümelinsbach und St. Albanteich) praktisch erschöpft war. «Herrschaftlich war Kleinbasel als Gründungsstadt mit eigenen Behörden von Grossbasel abgetrennt, aber wirtschaftlich bestand von Anfang an eine enge Verflechtung der beiden Städte, und Kleinbasel erfüllte damit auch die Funktionen einer (rechtsrheinischen Vorstadt).»

Die Rheinbrücke eröffnete später zweifellos auch dem Transitverkehr gewisse Möglichkeiten, indem sie insbesondere die Verbindung zwischen dem Messeplatz Frankfurt und den schweizerischen Jurapässen (vgl. vor allem BS1, BS2, BS 3) erleichterte und andererseits für den Verkehr, der zwischen der Freigrafschaft und dem Elsass im Westen und dem Bodenseeraum im Osten bestand, die Benutzung der rechtsrheinischen Hochrheinstrasse BS 12 ermöglichte.

Die Brücke muss aber in erster Linie von ihrer Einbindung in die Gründungskonzeption der Stadt Kleinbasel, und damit von ihrer innerstädtischen Verbindungsfunktion her und als Erschliessung des städtischen Marktes für das Hinterland betrachtet werden. «Die Mehrzahl der Brücken war für den lokalen, bestenfalls für den regionalen Verkehr bestimmt», wie Fritz Glauser ausführlich begründet hat (GLAUSER 1978: 74). Glauser hebt den «lokalen Charakter» gerade der Basler Rheinbrücke hervor, und erläutert dies wie folgt: «R. WACKERNAGEL (1907–1954: I/244) betont mit Recht, der grosse Transit habe die Rheinbrücke nur selten überschritten. Trotzdem bringt er, der allgemeinen Ansicht folgend, den Brückenbau in Verbindung mit der Eröffnung des Gotthardpasses, was einer kritischen Überlegung nicht standhält. Denn im 13. Jahrhundert wie auch später – nach meinen Forschungen noch im 16. Jahrhundert eindeutig – spielte sich der Fernverkehr Deutschland/Niederlande – Italien via Basel nur auf der linken Seite des Rheins ab. Die rechtsrheinische Strasse, die gelegentlich als Verbindung nach Frankfurt benützt wurde, und in Basel via Rheinbrücke den Anschluss an den Hauptverkehrsstrom suchte, war von sehr untergeordneter Bedeutung und diente als Zubringer aus dem Schwarzwald und dem Breisgau. Auch wenn

IVS

INVENTAR HISTORISCHER
VERKEHRSWEGE
DER SCHWEIZ

BS 11

IVS Dokumentation
Kanton Basel-Stadt

Bedeutung National

Seite 3

1223 in Basel (vgl. BUB 1: 74) die ersten Zeugnisse für den Verkehr zwischen *Lombardia* und *Francia* auftauchen, ist es nicht erlaubt, diese Tatsache als Beweis für die Eröffnung des Gotthardpasses heranzuziehen, wie das üblich ist. Denn von jeher besass Basel mindestens zwei Anschlüsse an Alpenübergänge: 1) via Bözberg und Zürichsee zu den Bündner Pässen, 2) via Oberen Hauenstein zum Grossen St. Bernhard. Noch im 16. und 17. Jahrhundert waren die Verbindungen Basels mit Italien via Gotthard und Bündnerpässe gleichermassen im Gebrauch (vgl. auch AMMANN 1937: 1ff., besonders 9). Basel war ein grosses Konsumzentrum, das für seine Versorgung aus Richtung Schwarzwald der Rheinbrücke bedurfte» (GLAUSER 1978: 74f. Fussnote 88).

«In ähnlicher Weise [wie durch die Projektierung der Rheinbrücke] sorgte Bischof Heinrich für Hebung des internen Verkehrs, indem er durch die Überbrückung des Birsigs den Kornmarkt schuf. Der Basler Kornmarkt steht mit der Basler Rheinbrücke in engstem Zusammenhang: wie sie die Verbindung zwischen dem rauheren, aber auf seinen Südhängen weinreichen Schwarzwald und dem korngesegneten Sundgau herstellte, so war der Basler Kornmarkt der Platz, wo beide die Überschüsse ihrer Production ausgleichen konnten. Unter den Kräften, welche Basel gross gemacht haben, ist dieser sein Charakter als Markt, als Verkehrsgelenk der links- und rechtsrheinischen Wirtschaftsgebiete, nicht die letzte. Es verdankt denselben wesentlich seiner Brücke, und die Bedeutung der wirtschaftlichen Tat Heinrichs von Thun wächst vor unseren Augen, wenn wir einerseits aus den Zollacten des XIV. und XV. Jahrhunderts den Umfang dieses Nahverkehrs in Urproducten kennen lernen, wenn wir andererseits die häufigen, beinahe jährlichen Reparaturen beachten, welche die Brücke erforderte» (GEERING 1886: 177f.; vgl. zum Einzugsgebiet des Basler Marktes im Mittelalter auch AMMANN 1937: 6f., in der frühen Neuzeit SCOTT 2000; zur frühstädtischen Geschichte des Basler Marktes vor dem Brückenschlag und zu den mit ihm verknüpften Ausfallstrassen D'AUJOURD'HUI 1990: 14, 17, Abb. 22f.).

«Geradezu selbstverständlich scheint es gewesen zu sein, dass für jede Wegmelioration ohne weiteres ein Entgelt in Form eines Zolles geschaffen wurde. [...] Sofort nach der Erstellung der Rheinbrücke begegnet ein Rheinbrückenzoll; für diesen, wie für den Brückenzoll bei St. Jakob, den bei der Wiesenbrücke und denjenigen vom neuen Weg fehlen uns in gleicher Weise die königlichen Bestätigungen» (SAXER 1923: 10; zum Rheinbrückenzoll ausführlicher 1923: 37, 90–97).

Auch nach der Erbauung der Brücke musste wiederholt auf den Dienst einer Fähre zurückgegriffen werden, wenn Erneuerungsarbeiten vorgenommen oder Schäden, die der Fluss verursacht hatte, beseitigt werden mussten. «Grössere Schäden als an den Stadtmauern und Gebäuden Kleinbasels richtete der Rhein bei Hochwasser an der Brücke an, deren Joche und Pfeiler nicht selten durch schweres Treibholz zerstört wurden. Auch Eisgang konnte der Brücke gefährlich werden» (MEYER 1992: 26 mit Anm. 127, 128). Nach den Hochwassern von 1374 und 1480 war die Brücke unterbrochen und musste während der Wiederherstellung durch eine Fähre ersetzt werden (WACKERNAGEL RUDOLF 1907–1954: II/268f., mit weiteren Angaben zu Brückenunterhalt und -ausbau im Spätmittelalter). Ebenso riss der Rhein 1424 drei Joche der Brücke weg, worauf ein Fährbetrieb folgte (GEERING 1886: 180, Anm. 9).

IVS

INVENTAR HISTORISCHER
VERKEHRSWEGE
DER SCHWEIZ

BS 11

IVS Dokumentation
Kanton Basel-Stadt

Bedeutung National

Seite 4

Die heutige Brücke, durch die erstmals der ganze Rheinlauf an dieser Stelle mit einem Massivbau überspannt worden ist, entstand erst einige Zeit nach der Eröffnung der Wettsteinbrücke 1879 in den Jahren 1903–1905.

Grundlegend für die Auseinandersetzung mit der Baugeschichte der Mittleren Rheinbrücke bleibt die ausführliche, quellengesättigte Darstellung von C.H. Baer und Gustav Schäfer (in: BAER 1932: 315–336). Ergänzend zu nennen sind etwa die Studien von MEIER (1976) zur Stellung der Brücke im inneren Leben der Stadt (reich illustriert, in Bezug auf die Umstände des ersten Brückenschlages veraltet) und HELMIG (1996) zur Bautechnik und den archäologisch fassbaren Überresten.

Eine nützliche Zusammenfassung der Baugeschichte der Mittleren Brücke im Rahmen der Geschichte der Basler Rheinbrücken bieten BREITENMOSER u. a. (1962 – verfasst vor dem Neubau der Johanniterbrücke) sowie später kurz FLÜCKIGER-SEILER (1992). Die Baugeschichte der Wettsteinbrücke, der zweiten Basler Rheinbrücke, ist gesondert dokumentiert in WETTSTEINBRÜCKE (1995). Vgl. dazu auch die grundsätzliche architektonische Würdigung von ACKERMANN (1995, unter Berücksichtigung der neuen Wettsteinbrücke).

Der jüngste Brückenschlag, die Erneuerung der Dreirosenbrücke im Zug der Erbauung der Autobahn-Nordtangente, ist derzeit im Gang.

GELÄNDE Aufnahme 28. November 2002 / do

«Der vom Preisgericht mit dem 1. Preis ausgezeichnete Entwurf zum Neubau der Mittleren Brücke entfiel 1902 auf das Projekt der Firma Albert Buss & Cie. in Basel. Die Architekten O. Faesch in Basel und Prof. Fr. von Thiersch in München hatten die architektonische Gestaltung übernommen. Durch die Wahl einer Steinkonstruktion glaubte man, das schöne Altstadtbild der Rheinufer besser wahren zu können, als dies mit einer eisernen Fachwerkbrücke möglich gewesen wäre.

In einfachen Formen überspannt die Brücke mit sechs Öffnungen von 24.5, 27 und 28 m den Rhein, eine siebente Öffnung von 10.5 m Spannweite überbrückt den Unteren Rheinweg auf der Kleinbasler Seite. Vier Flusspfeiler von 3 m, ein Gruppenpfeiler von 6 m und ein Landpfeiler von 4.5 m Breite tragen die aus vollkantigen Granitquadern zusammengesetzten [Korbbogen-]Gewölbe. Die ganze Länge der Brücke zwischen den Widerlagern beträgt 192 m und die Breite der Gewölbe 18.8 m. Von diesen entfallen 11 m auf die Fahrbahn, je 3.5 m auf die beidseitigen Trottoire und je 0.4 m auf die steinerne Brüstung.

Da der Mittelpfeiler aus konstruktiven Gründen breiter ausgebildet werden musste, konnte dem pietätvollen Wunsch des Bauprogramms, die alte Kapelle auf der neuen Brücke wieder zu errichten, entsprochen werden. Der Mittelpfeiler wurde daher als architektonisches Hauptmotiv ausgebildet, wobei die Kapelle, trotz ihrer Kleinheit, bestmöglich zur Geltung kommt.

Als Baumaterial gelangte für alle Sichtflächen ausschliesslich Granit von der Nordseite des Gotthards zur Verwendung.

Der dekorative Schmuck der Brücke ist auf die Anbringung des Basler Wappenschildes am unteren Vorkopf des Mittelpfeilers und auf das Geländer konzentriert. Damit bringt das Geländerband die

IVS

INVENTAR HISTORISCHER
VERKEHRSWEGE
DER SCHWEIZ

BS 11

IVS Dokumentation
Kanton Basel-Stadt

Bedeutung National

Seite 5

Fahrbahnparabel, die eine Überhöhung von 1.39 m aufweist, besonders schön zur Geltung.» (BREITENMOSEER u.a. 1962: 20)

Die Mittlere Rheinbrücke von Basel, ein Hauptwerk des historistischen Brückenbaus in der Schweiz, ist eine der meistbeschriebenen und meistabgebildeten Brücken der Schweiz. Anstatt den unzulänglichen Versuch zu einer erneuten Beschreibung zu wagen, beschränken wir uns darauf, das Bauwerk aus unserer Sicht mit einigen wenigen Fotografien zu würdigen.

*Die mittlere Rheinbrücke im Stadtbild,
Blickrichtung Nordwest
Abb. 1 (do, 28. 11. 2002)*



*... gegen die frühe Morgensonne
fotografiert, Blickrichtung Südost ...
Abb. 2 (do, 28. 11. 2002)*



IVS

INVENTAR HISTORISCHER
VERKEHRSWEGE
DER SCHWEIZ

IVS Dokumentation
Kanton Basel-Stadt

BS 11

Bedeutung National

Seite 6

*... und in der gerafften Nahansicht
stadtwärts, Blickrichtung Südwest.
Abb. 3 (do, 28. 11. 2002)*



— Ende des Beschriebs —