

Zeitschrift: Schweizerisches Archiv für Volkskunde = Archives suisses des traditions populaires
Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Volkskunde
Band: 116 (2020)
Heft: 2

Artikel: "E Draum zum Luege" : ein kulturwissenschaftlicher Blick auf die Basler Rheinbrücken
Autor: Dittigen, Nicolas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-913989>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

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

«E Draum zum Luege»

Ein kulturwissenschaftlicher Blick auf die Basler Rheinbrücken

NICOLAS DITTGEN

Abstract

Die Rheinbrücken Basels sind viel mehr als nur ein Transitort, um von der einen auf die andere Uferseite zu kommen. Die Menschen stehen im täglichen Kontakt zu den Brücken und haben vielfältige Beziehungen, sei es durch ihren Beruf oder ihre Freizeit. Das Gebaute ist mehr als ein Spiegel des Sozialen, vielmehr gestalten die Bauwerke Prozesse mit und evozieren ein bestimmtes Verhalten bei den Benutzer*innen. Die Rheinbrücken sind an der Konstruktion einer kollektiven Stadtansicht im doppelten Sinne beteiligt: Sie sind zum einen der räumliche Ausgangspunkt für fotografische Aufnahmen der Stadt Basel und konstruieren so eine Perspektive auf die Stadt-(Landschaft). Zum anderen sind sie zugleich Motiv und essenzieller Teil dieser Basler Stadtansichten.

Keywords: empirical studies on architecture, urbanism, field studies, Rhine bridges, Basel

Das Forschungsinteresse an den Basler Rheinbrücken zeigt sich exemplarisch an einer Feldbeobachtung, die ich am 25. Mai 2018 auf dem Heimweg von Kleinbasel über die Dreirosenbrücke nach Grossbasel gemacht habe.¹ Es war gegen 20 Uhr und kurz vor Sonnenuntergang an einem warmen Abend. Auf einer der Betonbänke der Dreirosenbrücke sassen eine Frau und ein Mann auf einer Picknickdecke. Am Geländer stand ein kleiner Grill, neben ihren Fahrrädern eine grosse blaue Kühlbox und beide hatten ein Bier in der Hand. Sie blickten flussaufwärts Richtung Stadtzentrum. Diese Beobachtung zeigt exemplarisch, wie die Dreirosenbrücke zu einem Aufenthaltsraum, einer Verlängerung des Rheinuferes und zu einem Aussichtspunkt werden kann.

Brücken haben eine grosse symbolische Bedeutung und stehen nicht allein aus sprachlicher und metaphorischer Sicht für das Überwinden von Grenzen und Differenzen. Die Wirkmächtigkeit der Brücke als Symbol zeigt sich nicht nur an real existierenden Bauwerken, auch die Rückseiten der Eurobanknoten greifen diese

1 Der Beitrag gründet auf meiner 2019 in München abgeschlossenen Masterarbeit.

Symbolik beispielsweise auf. Hier entsteht durch fiktive Brückenbauwerke aus verschiedenen Architekturepochen eine europäische Imagination, mit der eine kulturgeschichtliche Verbundenheit generiert wird. Trotz dieser hohen symbolischen Bedeutung, die sich auch in Redewendungen wie dem «Brückenbauen» niederschlägt, werden Brücken im Alltag vieler Menschen häufig nur als physischer Transitort wahrgenommen. Dieser Text untersucht, welche Bedeutungen und Funktionen die Rheinbrücken innerhalb der Stadt Basel für Bewohner*innen und Besucher*innen haben und wie sie als materielle Akteure an den Konstruktionsprozessen einer Stadtansicht beteiligt sind.

Eines der grossen Potenziale der empirischen Kulturwissenschaft ist die Möglichkeit, über den disziplinären Tellerrand zu schauen und sich der Theorien und Ansätze aus benachbarten Fächern zu bedienen. Bei der Untersuchung eines urbanen Forschungsfelds wie der Basler Rheinbrücken ist es naheliegend, auch Konzepte aus der Stadt- und Raumsoziologie sowie der Architekturwissenschaft zu verfolgen. Für eine Kooperation zwischen den Disziplinen der Kulturanthropologie und Architektur spricht sich die an der Universität Graz tätige Kulturanthropologin Johanna Rolshoven aus. Dabei definiert sie Architektur in drei Worten als Wissenschaft, (Ingenieurs-)Kunst sowie gesellschaftliche Praxis.² Das Forschungsfeld der Kulturanthropologie umreist sie als kulturelle Praktiken und Erfahrungen im Alltag der Menschen. Sie argumentiert, dass sich Alltag in einem «Spannungsverhältnis zwischen Mensch, Gesellschaft und Umwelt, zu der zwingend auch der gebaute Raum gehört»,³ abspielt.

Hier lassen sich die Nutzung und die Symbolik der Basler Rheinbrücken verorten. Sie haben als Ort innerhalb des Stadtraums eine besondere Faszination bei mir ausgelöst. Dass diese Wahrnehmung kein singulärer Fall ist, zeigt das 2016 am Seminar für Kulturwissenschaft und Europäische Ethnologie der Universität Basel durchgeführte Studierendenprojekt «Z'Basel an mym Rhy». Aus verschiedenen Perspektiven wurden die Beziehungen zwischen der Stadt und ihrem Fluss beleuchtet. Mit einem autoethnografischen Spaziergang über drei Basler Rheinbrücken bieten Veit-Lorenz Cornelis, Mathilde Jaccard und Agnes Oettli in einem Textbeitrag für das Projekt erste Anknüpfungspunkte zur Erforschung der Brücken.⁴

Im schweizerischen Basel sind die Brücken und der Rhein zentral für den Stadtraum und Alltag der Menschen. Die besondere Rolle dieser Bauwerke wird exemplarisch daran deutlich, dass die Brüder Lumière auf der Mittleren Brücke im September 1896 die ersten Filmaufnahmen der Stadt anfertigten. Hier entstand eine Aufnahme, die verschiedene Passant*innen zeigt, die die Mittlere Brücke überqueren. Was wie eine alltägliche Strassenszene aussieht, ist vor allem eine geplante Choreografie, die viele der damals bekannten Basler Bürger*innen ver-

2 Vgl. Rolshoven, Johanna: What about Cultural Studies in Architecture? Wie wäre es mit Cultural Studies in Architecture? In: Johanna Rolshoven, Manfred Omahna (Hg.): Reziproke Räume. Texte zur Kulturanthropologie und Architektur. 2013, S. 14–24.

3 Ebd., S. 15.

4 Vgl. Cornelis, Veit-Lorenz; Jaccard, Mathilde; Oettli, Agnes: Basel, deine Brücken! In: Seminar für Kulturwissenschaft und Europäische Ethnologie: «Z'Basel an mym Rhy». Beziehungen einer Stadt zu ihrem Fluss. Basel 2016, S. 20–26.

sammelt. Die Wahl dieses Ortes, als Bühne in der Stadt, zeigt, dass bereits 1896 die alte Rheinbrücke ein besonderer Ort war.⁵

Für die Forschung wurden Interviews mit Expert*innen geführt, die in unterschiedlichen privaten oder beruflichen Beziehungen zu den Basler Rheinbrücken stehen und über spezifisches (Fach-)Wissen verfügen. Der Interviewpartner Marco leitete ein Team der städtischen Graffitireinigung, deren Arbeit häufig auf den Rheinbrücken stattfindet. Thomas ist ebenfalls bei der Stadtreinigung als stellvertretender Teamleiter beschäftigt; sein Magazin befindet sich im Kleinbasler Brückenkopf der Dreirosenbrücke und sein Team ist auch für die Reinigung dieser Brücken verantwortlich. Die Interviewpartnerin Silvia ist für das Standortmarketing der Stadt Basel zuständig und dabei an Prozessen der Stadtimagebildung beteiligt. Eine weitere Perspektive eröffnet Roland, der als Fahrer der Basler Verkehrsbetriebe täglich die Rheinbrücken überquert. Um sich den Brücken als Bauwerk zu nähern, wurde ein Interview mit Christoph geführt, der als Bauingenieur beim Tiefbauamt Basel für den Unterhalt der Brücken zuständig ist. Andreas ist Gewässerökologe und beschäftigt sich mit der Flora und Fauna des Rheins. Da sich das Vereinsheim eines Basler Wasserfahrvereins im Kleinbasler Brückenkopf der Johanniterbrücke befindet, wurde auch mit dem Vereinsmitglied Stefan ein Interview geführt. Wegen der grossen Vielfalt der Akteur*innen ist es nicht möglich, alle Perspektiven einzubeziehen. Es werden zwar die Graffitireiniger*innen befragt, mit den Graffitisprayer*innen hat sich jedoch kein Interview ergeben. Gleiches gilt für die Schifffahrtslotsen, die eine zusätzliche Perspektive vom Wasser aus auf die Brücken ermöglicht hätten.

Die Basler Rheinbrücken

Die Stadt Basel lässt sich in zwei Teile gliedern: Auf der rechtsrheinischen Seite liegt der nördliche, an Deutschland grenzende Teil, Kleinbasel, welcher lange Zeit hauptsächlich als Bauern-, später als Arbeiterviertel angesehen wurde. Auf der linksrheinischen Seite befindet sich Grossbasel mit den Häusern der Oberschicht in der Nähe des Münsters. Beide Teile Basels haben eine eigene Entstehungsgeschichte und waren lange Zeit herrschaftlich voneinander getrennt, 1392 wurden sie vereint. Nur durch Brücken konnte die Stadt Basel in ihrer heutigen Form entstehen. Der Bau der ersten Rheinbrücke im 13. Jahrhundert bedeutete für beide Seiten einen wirtschaftlichen Aufschwung. Die Basler Rheinbrücken verbinden Klein- und Grossbasel miteinander und binden den Rhein ins Stadtbild ein. Insgesamt finden sich im Basler Stadtraum heute neun Brücken, die alle über unterschiedlichste Funktionen, Konstruktionen und Entstehungsgeschichten verfügen.

Zunächst haben die Brücken die Funktion, das Überqueren des Rheins zu ermöglichen. Auf die Frage welche Bedeutung die Rheinbrücken für Basel haben, antwortet der Bus- und Tramfahrer Roland: «Ja, eine sehr verbindende. Natürlich,

⁵ www.50sekundenbasel1896.ch/home.html, 12. 8. 2020.

ich meine, ohne Brücke geht nichts.»⁶ Die Brücken bilden nicht nur für Menschen einen Übergang, sondern beherbergen auch Versorgungsleitungen für Wasser, Strom, Internet sowie Fernwärmeleitungen. Thomas von der Stadtreinigung berichtet aus seinem Arbeitsalltag: «Eine Eigenart ist auch noch, die Steinbrücke, die Mittlere Brücke, die hat, auf der unteren Seite hat die eine Heizung drinnen. Fernwärme geht relativ dicht; unten am Fussweg geht die durch. Das bedeutet für uns, im Winter haben wir relativ wenig zu tun, weil die Fernwärme existiert immer. Die heizt die Brücke.»⁷ Die Brücken verfügen über ein Innenleben, das eine Raumstruktur in der modernen Stadt bildet. Die Verbindungsfunktion macht die Brücken jedoch auch zu einem Kontrollinstrument für den Austausch von Gütern und die Bewegungsfreiheit von Personen. Die deutsche Bundespolizei kontrolliert heute wieder einzelne Personen, die die symbolstarke Dreiländerbrücke in Richtung Deutschland überqueren. Die Grenzkontrollen wurden 1995 im Rahmen des Schengener Abkommens aufgehoben und 2015 aufgrund der zunehmenden Zahl von Geflüchteten wieder eingeführt. In den Bauwerken selbst zeigt sich der Aspekt der Kontrolle in Form von Sprengkammern, etwa in der Johanniterbrücke. Diese ermöglichen im Konfliktfall eine schnelle Zerstörung der Brücke, um die Kontrolle über den Rheinübergang nicht an einen Kriegsgegner zu verlieren. Diese strategische Massnahme stammt noch aus der Zeit des Kalten Kriegs; erst im Jahr 2014 wurden die letzten Sprengladungen aus einer Rheinbrücke einige Kilometer flussaufwärts von Basel entfernt.

Die Basler Rheinbrücken sind nicht nur Transitorte, die im Sinne Marc Augés oft als Nichtorte angesehen werden können. Für Augé werden der Ort und der Nichtort durch die jeweilige Identität unterschieden sowie die relationale oder historische Bedeutung: «Der Raum des Nicht-Ortes schafft keine besondere Identität und keine besondere Relation, sondern Einsamkeit und Ähnlichkeit.»⁸ Auf einen Grossteil der Basler Rheinbrücken trifft dies jedoch nicht zu. Sie weisen weder Ähnlichkeit noch Einsamkeit auf. Im Gegenteil, die Brücken haben die Entstehung und Entwicklung Basels massgeblich beeinflusst.

Die Dreiländerbrücke ist die Basler Brücke, welche am weitesten rheinabwärts liegt und streng genommen gar nicht zu Basel gehört, da sie auf französischem und deutschem Staatsgebiet liegt. Der Name Dreiländerbrücke impliziert jedoch, dass es sich bei diesem Bauwerk auch um eine Schweizer Brücke handelt. Auch funktional lässt sie sich in die Reihe der Basler Rheinbrücken einordnen. Die Stahlbogenbrücke wurde im Jahr 2007 eröffnet und ist mit einer Spannweite von 230 Metern die längste Bogenbrücke der Welt für Radfahrer*innen und Fussgänger*innen. Mein Interviewpartner Andreas kommentiert die Besonderheit der Dreiländerbrücke wie folgt: «Einfach weil es eine Brücke ist, die nur für Fussgänger und für Langsamverkehr geöffnet ist, und eh, wirklich, ja [...]. Die vermag etwas Verbindendes aufzubauen, ich denke, das führt zu einer guten Verbindung zwischen [...]

6 Interview mit Roland am 18. 6. 2018.

7 Interview mit Thomas am 7. 6. 2018.

8 Augé, Marc: Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. Frankfurt am Main 1994, S. 121.



Abb. 1: Betonbänke auf dem einseitigen Boulevard der Dreirosenbrücke (Foto N. D.).

Deutschland und Frankreich, die Verständigung, und die ganze Dreiländerregion, denke ich, kann man da einfach symbolisch quasi näherbringen.»⁹

Flussaufwärts ist die Dreirosenbrücke die nächste Rheinbrücke. Ende des 19. Jahrhunderts gab es Überlegungen, an dieser Stelle eine Brücke zu errichten. Die Eröffnung der Dreirosenbrücke, deren Name auf ein ehemaliges Landgut auf Kleinbasler Seite zurückgeht, fand 1934 statt und ersetzte die überlastete Schlachthausfähre. Im Rahmen des Grossprojekts Nordtangente wurde eine Neukonzeption und -konstruktion der Dreirosenbrücke notwendig. Dieses nicht unumstrittene Verkehrsprojekt, das in den 1970er-Jahren begonnen und im Jahr 2007 fertiggestellt wurde, verbindet die schweizerische Autobahn A2 und die französische Autobahn A35 durch das Basler Stadtgebiet. Die neue Dreirosenbrücke ist eine doppelstöckige Fachwerktragkonstruktion. Das Unterdeck, das durch die Fachwerktragkonstruktion seitlich verdeckt und verglast ist, beherbergt die neue Autobahnverbindung. Auf dem überbreiten Oberdeck befinden sich neben Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr und einer separaten zweispurigen Tramtrasse für den öffentlichen Nahverkehr ein Fahrradweg, zwei Fusswege und auf der rheinaufwärtigen Seite mehrere Betonbänke. Roland von den Basler Verkehrsbetrieben beschreibt die Gestaltung so: «Die Architektur gefällt mir eigent-

⁹ Interview mit Andreas am 22. 7. 2018.

lich nicht, aber da oben, haben die wunderschön gestaltet im Gegensatz zu der alten Brücke, [...] jetzt entwickelt sie sich sogar als Flaniermeile, also vor allem die Rheinaufwärts-Seite, da hat es ja noch so Betonbänke und so, da ist Freitag- und Samstagabend immer Betrieb.»¹⁰

Die Entstehungsgeschichte der Johanniterbrücke, die sich oberhalb der Dreirosenbrücke befindet, ist eng mit der wenige Jahre zuvor erbauten Wettsteinbrücke verknüpft. Während die Wettsteinbrücke auch als Obere Brücke bezeichnet wird, wird die Johanniterbrücke Untere Brücke genannt. Beide wurden gleichzeitig geplant und der Bau nacheinander von den gleichen Firmen ausgeführt. Die Johanniterbrücke wurde 1882 eröffnet. Um den steigenden Anforderungen des Verkehrs zu genügen, wurde 1965–1967 ein Neubau errichtet. Ihre architektonische Gestaltung wird in den Interviews kaum erwähnt. Roland: «Die Johanniterbrücke ist einfach eine normale Brücke für mich.»¹¹ Die heutige Johanniterbrücke verfügt über keine Tramtrasse mehr, da dem motorisierten Individualverkehr in der Bauzeit Vorrang gewährt wurde. Ihre funktionale Bedeutung zeigt sich auch, wenn Marco über das Vorkommen von Graffitis spricht: «Johanniterbrücke eigentlich weniger, weil das ist eigentlich mehr so ein Durchgangsding.»¹² Im Gespräch erwähnt Andreas jedoch ein Ereignis, durch das sich die Johanniterbrücke bei ihm eingepägt hat: «Als ich da am 1. November 1986 über den Rhein gefahren bin. Ich habe von den ganzen Alarmsirenen nichts mitbekommen bei dem Schweizerhalle-Unfall. Aber das hab ich immer noch in Erinnerung wie ich [...] über die Johanniterbrücke gefahren [bin] mit dem Fahrrad. Weil ich, es war ein Freitagabend, als der Brand war, und am Samstag hab ich mit Kollegen abgemacht im Botanischen Institut, wo ich damals einen Arbeitsplatz hatte, und dann bin ich über den Rhein gefahren und hab gesehen: ‹Ah, was ist da?› Einfach diese rosa Farbe des Rheins, diese rote Farbe. Das ist so ein prägendes Erlebnis. Ja, das wird mir quasi immer als Farberlebnis von der Brücke her in Erinnerung bleiben.»¹³

Die Basler Rheinbrücke, die in den Interviews vermutlich am häufigsten angesprochen wurde, ist die Mittlere Brücke. Die erste gesicherte Erwähnung der ersten Basler Brücke über den Rhein stammt aus dem Jahr 1244.¹⁴ Das «Käppeli», eine kleine Kapelle, die bis heute auf der Mittleren Brücke existiert, wurde 1392, vermutlich zur Erinnerung an die Vereinigung beider Basel, errichtet. Bis ins 19. Jahrhundert waren auf dem steinernen Teil der Brücke Verkaufsstände zu finden. Die Brücke fungierte historischen Quellen zufolge als «beliebter Tummelplatz».¹⁵ Hier wird bereits die Funktion der Brücke als Aufenthaltsraum sowie ihre Symbolik für die Entstehung Basels deutlich. Mit der Eröffnung der elektrischen Strassenbahn im Jahr 1895 kam die Brücke trotz einer Verstärkung der Fahrbahn an die Grenzen ihrer Auslastung. Die Brücken mussten sich stets der Entwicklung der Stadt an-

10 Interview mit Roland am 18. 6. 2018.

11 Ebd.

12 Interview mit Marco am 5. 6. 2018.

13 Interview mit Andreas am 22. 7. 2018.

14 Vgl. <https://altbasel.ch/dossier/rheinbruecke.html>, 8. 9. 2018.

15 Breitenmoser, Albin; Mosimann, Walther; Graf, Ernst: Basler Rheinbrücken – Ihre Geschichte und Bauweise. Basel 1962, S. 14.

passen und befinden sich in einem konstanten Veränderungsprozess. Der Grosse Rat beschloss den Neubau einer steinernen Brücke; sie wurde 1905 eröffnet. Damit wurde die Brücke, nun zwischen der Wettsteinbrücke und der Johanniterbrücke gelegen, zur Mittleren Brücke. Wenn mein Interviewpartner Roland über die Mittlere Brücke spricht, spielen die Begriffe Stolz und Schönheit eine Rolle: «Oder ich nehme eine Fähre, die Klingentalfähre vom Klein- ins Grossbasel, da ist auch immer ein schöner Blick auf die schöne Mittlere Brücke und die Silhouette, und ein bisschen auf die Johanniterbrücke, aber die schaue ich nicht so an. Ich schau dann eher die Mittlere Brücke an. [...] Und auch Stolz, ich mein die Mittlere Brücke, ein bisschen stolz drauf, dass wir noch so eine alte Brücke haben.»¹⁶

Flussaufwärts in Sichtweite folgt die Wettsteinbrücke, deren Bau aufgrund der topografischen Situation – ein starker Höhenunterschied der beiden Ufer – eine grosse Schwierigkeit darstellte. Die dadurch notwendige Schräge der Brücke wurde in Basler Bürger- und Architektenkreisen in den 1870er-Jahren kontrovers diskutiert, ja, es wurde von einer Verunstaltung der Stadt auf alle Zeiten gesprochen.¹⁷ Nichtsdestotrotz fiel die Wahl auf einen Entwurf mit ansteigender Fahrbahn und die Brücke wurde 1879 dem Verkehr übergeben. In den 1980er-Jahren begann die Diskussion um eine Sanierung oder einen Neubau der Brücke. Neben der städtischen Planung kam von privater Seite ein zweiter Vorschlag für eine «elegante Stahlbrücke»¹⁸ des spanischen Architekten Santiago Calatrava. Dieser modernere Brückenentwurf spaltet noch heute die Basler Bevölkerung. Kritiker*innen befürchteten Mehrkosten und bemängelten die Statik des Projekts. Wie bereits beim Bau der ersten Wettsteinbrücke knapp hundert Jahre zuvor kam es zu einer breiten öffentlichen Diskussion. In einem Volksentscheid stimmte die Basler Bevölkerung 1990 knapp für den vom städtischen Baudepartement favorisierten Entwurf. Die neue Brücke wurde 1991–1994 errichtet, die Kosten haben sich jedoch von geplanten 37 auf 69 Millionen Franken fast verdoppelt. Viele Basler*innen sehen in dem nicht verwirklichten Projektentwurf von Calatrava eine vertane Chance, ein aussergewöhnliches Brückenbauwerk im Stadtbild zu haben. Hier wird deutlich, dass der Bau einer Rheinbrücke in Basel stets ein Thema war, das öffentlich diskutiert wurde.

Neben diesen Brücken findet sich in Basel noch die Schwarzwaldbrücke, eine Autobahnbrücke, die auch über eine Spur für lokalen motorisierten Verkehr verfügt. Direkt neben der Schwarzwaldbrücke befinden sich zwei Eisenbahnbrücken. An der mehr rheinaufwärts gelegenen der beiden gibt es einen seitlich angebauten Fahrrad- und Fussgängersteg. Der letzte Übergang Basels flussaufwärts ist der Fahrrad- und Fussgängerweg am Wasserkraftwerk Birsfelden, der auf einer Uferseite bereits im Nachbarkanton Basel-Landschaft liegt. Der Rhein lässt sich in Basel für Fussgänger*innen jedoch nicht nur über die neun Brücken überqueren, im Stadtraum existieren daneben auch vier kleine Personenfähren, die nach den

16 Interview mit Roland am 18. 6. 2018.

17 Ebd., S. 51 f.

18 www.hmb.ch/museen/sammlungsobjekte/einzelansicht/s/rollenlager-des-trottoirs-der-alten-wettsteinbruecke, 12. 8. 2020.

Wappenhaltern der Drei Ehrengesellschaften und einer Fasnachtsfigur benannt sind: Die St.-Alban-Fähre «Wilde Maa», die Münsterfähre «Leu», die Klingentalfähre «Vogel Gryff» und die St.-Johann-Fähre «Ueli». Diese Rollfähren werden vom Wasserstrom des Rheins angetrieben und durch das Steuerruder auf die entgegengesetzte Uferseite gelenkt. Sie sind mit einem Seil an einer Rolle verankert, die über eine quer über den Fluss gespannte Stahlrosse läuft.

Die kurze Vorstellung der Basler Rheinbrücken hat verdeutlicht, wie jede Brücke über eine vielseitige Entstehungsgeschichte und historische Bedeutsamkeit verfügt. Ihre Architektur, Lage, Funktion und ästhetische Gestaltung wurde bereits im 19. Jahrhundert in der Öffentlichkeit ausgiebig und kontrovers diskutiert. In den Interviews hat sich gezeigt, dass die Gesprächspartner*innen jeder Brücke je nach persönlicher Wahrnehmung eine unterschiedliche Identität, Funktion und Symbolik zuordnen. Doch trifft dies nicht auf alle Bauwerke gleichermassen zu. Hier ergibt sich wiederum ein Rückbezug auf Augé: Die Schwarzwaldbrücke wird in meinen Interviews am wenigsten als Ort in der Stadt erwähnt oder die Johannerbrücke nur als «normale Brücke»¹⁹ oder «Durchgangsding»²⁰ bezeichnet. Sie wird aufgrund ihrer zentralen Lage vermutlich häufig überquert und ist so auf eine andere Art im Bewusstsein meiner Gesprächspartner*innen verankert.

Kulturwissenschaftliche Einordnung

Susanne Hauser, Christa Kamleithner und Roland Meyer fordern in dem von ihnen herausgegebenen Band zu Architekturwissen einen erweiterten Architekturbegriff. Für die Autor*innen, die an der Berliner Universität der Künste im Fachbereich Architektur tätig sind, steht Architektur vor einem heterogenen Aufgabenfeld, sie «richtet Situationen ein, sie lenkt Materialflüsse und Kommunikationsprozesse und bestimmt über die Verteilung und Wahrnehmbarkeit von Körpern, Dingen und Praktiken».²¹ Folglich werden nicht mehr nur architektonische Objekte Gegenstand der Forschung, sondern auch die sozialen Prozesse des Bauens, Gebrauchs und Aneignens. Eine kulturwissenschaftliche Erforschung der Architektur zeichnet sich laut den Autor*innen dadurch aus, dass sie sich für die sozialen, kulturellen und ökonomischen Zusammenhänge interessiert. Der soziale Raum der Brücke entsteht erst durch das wiederholte Überqueren durch Menschen, welches aufgrund sozialer Prozesse und Vernetzung stattfindet. Architektur und architektonische Gestaltung beinhalten nicht nur das Gestalten von Formen, sondern schaffen auch räumliche Verhältnisse. Sie können zeitliche Rhythmen festlegen, die Wahrnehmung lenken und Begegnungen ermöglichen.

19 Interview mit Roland am 18. 6. 2018.

20 Interview mit Marco am 5. 6. 2018.

21 Hauser, Susanne; Kamleithner, Christa; Meyer, Roland: Das Wissen der Architektur. In: dies. (Hg.): Architekturwissen. Grundlagentexte aus den Kulturwissenschaften. Bd. 1: Zur Ästhetik des sozialen Raumes. Bielefeld 2013, S. 9–13, hier S. 9.

Um die Brücken als Akteure zu betrachten, bietet sich die Akteur-Netzwerk-Theorie (ANT) von Bruno Latour an. Hier sind die Arbeiten von Alexa Färber zu nennen, die sich mit den Potenzialen der Akteur-Netzwerk-Theorie in einer empirisch-kulturwissenschaftlichen Stadtforschung auseinandersetzt. In ihrem Aufsatz «Reziproke Räume. Texte zur Kulturanthropologie und Architektur»²² untersucht Färber die kulturwissenschaftliche Erforschbarkeit der Stadt durch die Akteur-Netzwerk-Forschung. Stadt wird von ihr als «Ergebnis temporärer Beziehungen und Transformationen in Netzwerken aus AkteurInnen und Aktanten» verstanden.²³ Dabei entstehen für sie zwei Probleme: erstens das Problem der Stadtforschung, die «Komplexität und Reichweite ihres Gegenstands nicht annähernd ethnografisch erfassen zu können»,²⁴ zweitens die Relation des gewählten Forschungsausschnitts zur Stadt als Ganzem. In Bezug auf die Textproduktion der Stadtforschung fordert Färber eine «Writing-Network-Debatte». Um eine Stadtforschung quer zu den Kategorien «akteurszentrierte Wahrnehmung und Produktion von Stadt»²⁵ auf der einen und «materielle Gestalt» auf der anderen Seite zu treiben, spricht sie sich für «eine Perspektivierung von Stadtforschung entlang der ANT»²⁶ aus. Die Netzwerke sind dabei als Ausschnitt der Stadt als Ganzes zu verstehen.

Martina Löws Ansatz der Dualität des Raums begreift Raum als «relationale (An-)Ordnung von Lebewesen und sozialen Gütern an Orten».²⁷ Räume basieren somit auf der Praxis des Anordnens, geben jedoch gleichzeitig eine gesellschaftliche Ordnung vor. Räumliche Strukturen werden im Handeln verwirklicht, aber strukturieren wiederum das Handeln selbst. So können die räumlichen Strukturen der Brücken eine bestimmte Handlung evozieren, welche wiederum die räumliche Struktur reproduziert.

Nach der Architektursoziologin Heike Delitz ist Architektur nicht nur eine «passive Hülle», sondern ein Medium des Sozialen.²⁸ Eine Brücke ist folglich nicht nur ein Übergang von einem Ufer zum anderen. Die Kultur- und Sozialwissenschaften verstehen ihrer Meinung nach Architektur häufig nur als Spiegel des Sozialen oder als Ausdruck gesellschaftlicher Strukturen. Die Rheinbrücken sind demnach ein Ausdruck der Gesellschaft, aber die Wirkung, die sie auf die Menschen haben, wird unterschlagen. Für Delitz ist diese Denkweise einseitig. Architektur entsteht zwar durch menschliche Akteur*innen, die nach gewissen ökonomischen, technischen und rechtlichen Voraussetzungen handeln – in ihr bildet sich folglich auch das Soziale ab –, aber die «gebaute Gestalt» hat eine «eigene soziale Effektivität».²⁹

22 Färber, Alexa: Anthropologie der Stadt und/oder Akteurnetzwerkforschung? In: Johanna Rolshoven, Manfred Omahna (Hg.): Reziproke Räume. Texte zur Kulturanthropologie und Architektur. Marburg 2013, S. 50–64.

23 Ebd., S. 56.

24 Ebd., S. 58.

25 Ebd.

26 Ebd.

27 Löw, Martina; Steets, Silke; Stoetzer, Sergej: Einführung in die Stadt- und Raumsoziologie. 2. Auflage, Opladen 2007, S. 63.

28 Delitz, Heike: Gebaute Gesellschaft. Architektur als Medium des Sozialen. Frankfurt am Main, New York 2010, S. 12.

29 Ebd.

Dabei entsteht eine Symbiose zwischen Architektur und Sozialem. Der herkömmliche Ansatz besagt, dass das Gebaute gebraucht oder benutzt wird. Für Delitz hingegen herrscht eine Koexistenz: Bewegungen, Blicke und Körperhaltungen werden durch das Gebaute ermöglicht, ja evoziert. Menschliches Verhalten und gebaute Umwelt determinieren sich nicht gegenseitig, vielmehr ist ihr Verhältnis reziprok.

Die Konstruktion eines Stadtbilds wird zu einer Projektionsfläche für eine städtische Identität, die sich an vermeintlich Charakteristischem und Spezifischem orientiert. Dabei ist das Stadtbild für Löw «auch ein Medium, das die Suche nach der Eigenlogik einer Stadt vorantreibt, weil die Stadt selbst hier eine Interpretation anbietet».³⁰ Die Spezifik des gebauten Stadtbilds soll der «Homogenisierung des modernen Bauens subversiv begegnen»³¹ und so eine sichtbare Differenz zu anderen Städten schaffen. Innerhalb der Stadt bilden die Basler Rheinbrücken mit dem Rhein einen spezifischen Ort, der eine solche Differenz zu setzen vermag. Silvia vom Basler Standortmarketing betont, für sie sei die «Möglichkeit, den Rhein einfach jederzeit mit der Fähre oder zu Fuss überqueren zu können»,³² eine Basler Besonderheit, und ergänzt: «Wenn wir etwas hervorheben im Unterschied zu den anderen Städten, dann das.»³³ Weiter führt Silvia aus: «Also in Basel ist der Rhein mit kurzen Wegen verbunden im Unterschied zu Städten in Deutschland am Rhein.»³⁴ Für sie ist Basel eine Stadt der «kurzen Wege», was auch ein Slogan der städtischen Marketingkampagnen ist. Anstatt zu trennen, sind beide Stadtteile durch die vielen Rheinbrücken und die Menschen, die sie täglich überqueren, eng miteinander verwoben. Für den Gewässerökologen Andreas bedeutet die tägliche Fahrt über den Fluss einen Wechsel vom privaten zum beruflichen Umfeld: «Ich fahre täglich mit dem Fahrrad über den Rhein, weil ich auf der anderen Seite des Rheins wohne, und eh, ja es ist mein Arbeitsweg. [...] also auch der Übergang vom Privatleben ins Berufsleben, wenn ich einfach auf der anderen Seite des Rheins ankomme.»³⁵

Löw stellt fest, dass die grafische Reproduktion eines Stadtbilds Städten weltweit ein imagebildendes Label verleiht. Dieses soll die Besonderheit im Vergleich zu anderen Städten bei der Umwerbung von Tourist*innen, Unternehmen und hochqualifizierten Arbeitskräften hervorheben. Tourismus basiert «im Kern auf bildgestützter Vermarktung spezifischer Orte».³⁶ Daraus folgt, dass touristische Orte nicht einfach da sind, sondern durch zirkulierende Bilder, die unter anderem Teil einer städtischen Marketingstrategie sind, produziert werden.³⁷

30 Löw, Martina: Soziologie der Städte. Frankfurt am Main 2008, S. 165.

31 Ebd.

32 Interview mit Silvia am 12. 6. 2018.

33 Ebd.

34 Ebd.

35 Interview mit Andreas am 22. 7. 2018.

36 Löw 2008, S. 166 f.

37 Vgl. ebd., S. 167.

Praxen der Wahrnehmung der Brücken

Die Wahrnehmung der Stadt und der Brücken ist für alle Interviewpartner*innen, trotz ihrer individuellen Hintergründe und Beziehungen zu den Bauwerken, essenziell. Dabei bilden sich kollektive Bilder und Wahrnehmungsmuster bei ihnen heraus. Über die Relation zwischen Fluss und Brücke sagt Stefan: «Die Brücken und der Rhein, das ist im Prinzip eigentlich ein Gesamtkonstrukt.»³⁸ Christoph, Ingenieur des Basler Bauamts, nimmt an den Brücken auch die ingenieurtechnische Leistung wahr: «Das ist einfach eine besondere Atmosphäre um so ein Tragwerk rum. Das hat auch schon früher immer einen Reiz auf mich ausgeübt.»³⁹ Im Arbeitsalltag des Tram- und Busfahrers Roland bieten die Brücken eine willkommene Abwechslung auf seinen Routen durch Basel. Er beschreibt den Ausblick und die Weite, die sich im Vergleich zu den engen Strassen der Altstadt auftut: «Und dann fährst du über die Brücke und es ist mal wieder ein Blick, ein bisschen freier Blick, das gibt irgendwie ein bisschen Luft.»⁴⁰

Die Wahrnehmungen sind nicht auf das Visuelle beschränkt. Auch körperlich lässt sich, im Sinne einer Sensory Ethnography, die Spezifik der Brücken erfahren. Lydia Maria Arantes und Elisa Rieger sprechen sich dafür aus, die sinnliche Wahrnehmung, die immer ein Teil des ethnografischen Forschens ist, kritisch zu reflektieren. Dabei fokussiert die empirische Kulturwissenschaft nicht nur auf die (Selbst-)Reflexivität der Forschenden, sondern setzt sich auch zum Ziel, ein «grösseres Mass an Vergleichbarkeit und Intersubjektivität»⁴¹ zu schaffen.

Meine Gesprächspartner*innen äussern sich immer wieder über das besondere Klima, das auf den Brücken herrsche und von der restlichen Stadt losgelöst zu sein scheint. So Thomas: «Die Brücken haben immer ein spezielles Flair. Erstens mal sieht man relativ weit, man sieht die ganze Stadt. Es geht immer etwas. An den Rheinufern, Sommer wie Winter, ich find schon, es ist speziell. Auch temperaturmässig ist es speziell, ja. Es ist doch etwas kühler im Sommer, wenn wir oben auf der Brücke stehen, weil der Rhein bringt auch kühle Luft mit und im Winter ist es grad das Gegenteil, da muss man sich extrem gut einpacken, wenn man da 'ne halbe Stunde auf der Brücke oben ist, friert man gerne mal schnell durch.»⁴² Im Sommer ist es angenehm kühl, im Winter jedoch gefriert es hier zuerst, sodass beispielsweise die Mitarbeiter der städtischen Strassenreinigung zuerst auf den Fahrbahnen und Gehwegen der Rheinbrücken streuen müssen. Auch akustisch sind die Rheinbrücken wahrnehmbar. Zu Beginn meines Interviewtermins mit Thomas im Brückenkopf der Dreirosenbrücke hören wir die über uns fahrenden Autos und Lastkraftwagen. Thomas sagt, dass er die Stahlträger manchmal richtig singen höre: «Man hört immer irgendwas von der Brücke.»⁴³ Von der Wettstein-

38 Interview mit Stefan am 27. 7. 2018.

39 Interview mit Christoph am 20. 6. 2018.

40 Interview mit Roland am 18. 6. 2018.

41 Arantes, Lydia Maria; Rieger, Elisa: Einleitung. In: dies. (Hg.): Ethnographien der Sinne. Wahrnehmung und Methode in empirisch-kulturwissenschaftlichen Forschungen. Bielefeld 2014, S. 13–22.

42 Interview mit Thomas am 7. 6. 2018.

43 Ebd.

brücke berichtet Christoph, sie führe ein spezielles akustisches Eigenleben. Im dortigen Vereinsheim des Wasserfahrvereins hielt Stefan sein Hochzeitsessen ab, währenddessen immer wieder das Geräusch der die Brücke überquerenden Tram, das er mit «Deteng, deteng, deteng» wiedergab, zu hören war. Die körperliche Wahrnehmung der Brücke ist auch Teil der Arbeitsroutinen von Christoph: «Also zum einen nimmt man die Brücken natürlich im direkten Kontakt wahr, indem man Inspektionen macht, dass man durch irgendwelche Inspektionsgänge robbt oder kriecht, oder, an irgendwelchen Pfeilern runtergeht und sich die Brücke eben genau anschaut.»⁴⁴ Eine weitere Option, die Rheinbrücken körperlich wahrzunehmen, ist der Sprung von der Brücke in den Rhein, etwa im Rahmen einer jugendlichen Mutprobe. Eine weniger gefährliche Möglichkeit der teilnehmenden Beobachtung ist das in Basel populäre Rheinschwimmen. Im Sommer schwimmen viele Menschen, seien es Stadtbewohner*innen oder Tourist*innen, «zämme dr Bach ab».⁴⁵ Hier können die Brücken aus einer neuen Perspektive wahrgenommen werden: Die Menschen lassen sich im Rhein treiben und unterqueren die Brücken. Dabei wird das Tragwerk sichtbar, es kann ein Echo unter den Gewölben gehört werden und Schwimmer*innen rasten auf den Borden der Brückenpfeiler. Mein Interviewpartner Stefan berichtet, dass sich die Menschen im Wasser regelrecht tummeln, um einen Platz für die Rast auf den Borden zu ergattern. Ausserdem beschreibt Stefan, wie er mit dem Weidling unter den Brücken durchfährt: «Es ist, auf dem Wasser ist es eine ganz andere Wahrnehmung, Brücken vor allem, unter den Jochs, das schönste ist natürlich die Mittlere Brücke, da mit dem Weidling unter dem Joch, also unter der Brücke stehst, im Hinterwasser, ist was Faszinierendes.»⁴⁶

Blickregime der Brücken

Wahrscheinlich bildet der Rhein auf dem Stadtgebiet eine der grössten unbebauten Flächen. Der Fluss schafft einen Freiraum in der Stadtarchitektur, der als etwas Spezielles wahrgenommen wird. Der unverbaute Raum ermöglicht einen Blick wie aus der Ferne, bei dem sich die Bauwerke zu einer Stadtlandschaft zusammenfügen. Wie Bernhard Tschofen darlegt, ist Landschaft – und somit auch Stadtlandschaft – ein soziales Konstrukt der Moderne. Sie wird zu einer geordneten Natur und somit zur «Metapher für im Raum organisierte Kultur».⁴⁷ Landschaften haben für Tschofen seit der Moderne etwas mit Schauen zu tun, genauer mit dem bürgerlich-städtischen Blick auf die Natur. Dieses Konzept kann auf Basels Stadtlandschaft übertragen werden. Die Diskussionen um den Bau der ersten Wettsteinbrücke

44 Interview mit Christoph am 20. 6. 2018.

45 Inauen, Theres; Kuhn, Konrad: Mit Rheinsicht. Von den Möglichkeiten, einen Fluss kulturwissenschaftlich zu erforschen. In: Konrad Kuhn, Katrin Sontag, Walter Leimgruber (Hg.): Lebenskunst. Erkundungen zu Biographie, Lebenswelt und Erinnerung. Köln 2017, S. 82–95, hier S. 88.

46 Interview mit Stefan am 27. 7. 2018.

47 Tschofen, Bernhard: Was ist Landschaft? Plädoyer für Konzepte jenseits der Anschauung. In: Michael Kasper, Martin Korenjak, Robert Rollinger, Andreas Rudigier (Hg.): Entdeckungen der Landschaft. Raum und Kultur in Geschichte und Gegenwart. Wien, Köln, Weimar 2017, S. 13–32.

zeigen, dass es einen bürgerlich-städtischen Blick auf die Landschaft – genauer die Stadtansicht – gab, deren Ästhetik durch eine «schiefe» Brücke als gefährdet angesehen wurde. Landschaft kann nicht als etwas Gegebenes verstanden werden, sondern als eine «offene soziale Konstruktion». ⁴⁸ Dabei versteht Tschofen die körperliche und sinnliche Wahrnehmung als «missing link» ⁴⁹ der Landschaftserfahrung, um den vermeintlichen Gegensatz von Natur und Kultur aufzulösen. Solche sinnlichen und körperlichen Wahrnehmungen können in Basel das Überqueren einer Brücke, das Rheinschwimmen oder eine Fähüberfahrt sein. Den Ausblick von den Brücken beschreibt Roland: «Aber ich mein, wenn ich von Grossbasel ins Kleinbasel fahre, rechter Hand die Sonne aufgeht, wens schöner Tag ist, hast du einen Traum zum Schauen, da kannst du so ein bisschen entspannen. Das ist dann auch abends so, jetzt in dieser Zeit, wenn's lang hell ist, gehst du auf die andere Seite, siehst das Abendrot Richtung Vogesen.» ⁵⁰ Die Wahrnehmung von Natur und gebauter Umwelt vereint sich für Roland zu einem eindrucksvollen Ausblick. Zum Blick auf die Stadtlandschaft schreibt er: «Die Aussicht ist natürlich immer schön, wenn du mal rüberschaust übers Tramgleis drüber oder wenn ich Bus fahre, die Silhouette von Basel also finde ich wunderschön.» ⁵¹ Als Aussichtspunkt fungieren die Rheinbrücken nicht nur im Alltag, sondern auch bei besonderen Anlässen, etwa dem Feuerwerk am Schweizer Nationalfeiertag. Die Brücken werden dann frühzeitig für den Verkehr gesperrt und die Zahl der Besucher*innen muss, aufgrund der Beliebtheit dieser Orte als Tribüne, reglementiert werden.

Wie die Wahrnehmung der Stadt durch die Architektur der Brücken beeinflusst und gelenkt werden kann, zeigt der Neubau der Dreirosenbrücke. Der Brückenbau blendet die das Stadtbild störende Autobahn aus, indem diese auf die stadtseitig verglaste Zwischenebene verlagert wird. Das Oberdeck der Brücke wird so zu einer Flaniermeile mit breitem Gehweg an beiden Rändern, die durch den regionalen Autoverkehr kaum beeinträchtigt wird. Der Blick auf Basel wird durch die Architektur geleitet, indem der Gehweg auf der stadtzugewandten Seite wesentlich breiter gestaltet ist als derjenige auf der Seite, die dem Rheinhafen und dem Pharmakonzern Novartis zugewandt ist. Dieser breite Gehweg lädt die Menschen zum Flanieren ein und macht die Brücke zu einem Freizeitort, der als Verlängerung des Rheinufers gesehen werden kann. Die ausschliesslich auf der stadtzugewandten Seite befindlichen grossen Betonbänke sind so konstruiert, dass Menschen sich nur in Blickrichtung auf die Innenstadt niederlassen können. Das Gebaute, die Architektur der Brücke, fordert Menschen gezielt dazu auf, sich auf dieser Seite der Dreirosenbrücke niederzulassen und eine vorgegebene Perspektive mit Blick auf den Rhein, die Mittlere Brücke und das Basler Münster einzunehmen.

48 Tschofen, Bernhard: Raum, Körper und Emotion. Das Alpenerlebnis als spätmoderne Kulturtechnik. In: Kurt Luger, Franz Rest (Hg.): Alpenreisen. Erlebnis, Raumtransformationen, Imagination. Innsbruck, Wien, Bozen 2017, S. 661–679, hier S. 666.

49 Ebd.

50 Interview mit Roland am 18. 6. 2018.

51 Ebd.

Auf der Mittleren Brücke, die über die historische Imagination verfügt, der älteste Rheinübergang zu sein, wurde nicht die Architektur verändert, sondern im Jahr 2015 die Nutzung der Brücke neu reglementiert. Durch ihre Sperrung für den motorisierten Individualverkehr erhält die zentrale Brücke eher den Charakter einer erweiterten Fussgängerzone. Diese Massnahme ermöglicht es den Menschen, auf der Brücke zu verweilen, einen Blick auf die Stadt zu werfen und Fotos aufzunehmen.

Die Johanniterbrücke ist zwar selten Bildmotiv, da sie aber den Blick auf eine Komposition von Rhein, Mittlerer Brücke und Münster ermöglicht, gestaltet sie das Bild der Stadt mit. Die teilnehmende Beobachtung hat gezeigt, wie die Menschen auf den Brücken stehen bleiben, den Blick in die Ferne schweifen lassen oder sich hinsetzen. In Gruppen deutet häufig eine Person auf ein Gebäude oder einen Teil der Stadtansicht. Tourist*innen und Basler*innen fotografieren Stadt, Rhein und sich auf den Brücken. Dieses Verhalten lässt sich auf allen zentralen Brücken⁵² beobachten. Das Gebaute beteiligt sich so als materieller Akteur an der Konstruktion einer kollektiven Stadtansicht, indem es Blickachsen auf die Stadt sowie Motive vorgibt.

Die Brücken als Motiv

Die Basler Rheinbrücken sind an den Konstruktionsprozessen einer kollektiven Stadtansicht im doppelten Sinne beteiligt. Sie sind nicht nur räumlicher Ausgangspunkt für fotografische Aufnahmen, sondern auch Motiv und essenzieller Teil dieser Stadtansichten. Durch ihre Funktion als Veranstaltungs-, Freizeit- und Arbeitsort innerhalb des Stadtraums sind die Brücken fest im Alltag der Bewohner*innen und Besucher*innen Basels verankert und so auch in den Bildern der Stadt.

Bei der Konstruktion einer Stadtansicht ist das Standortmarketing Basels einer der Hauptakteure. In dessen Broschüren, Flyern und auf Plakaten werden Bilder reproduziert, vervielfältigt und mit grosser Reichweite in der Öffentlichkeit verbreitet. Dies geschieht auch im Digitalen, wie beispielsweise auf der offiziellen Website der Stadt, die eine zur jeweiligen Jahreszeit passende Aufnahme Basels zeigt (Abb. 2). Die Wettsteinbrücke gibt hier einerseits die Perspektive vor und eine andere Rheinbrücke, die Mittlere Brücke, wird zu einem zentralen Teil des Motivs. Für Silvia ist die Stadtansicht mit Mittlerer Brücke und Münster eines der Hauptsujets; dieses wird für sie noch besser, wenn eine Rheinfähre zu sehen ist. Über eine weitere wirkmächtige Blickachse mit der Mittleren Brücke sagt Silvia: «Das ist wahrscheinlich einer der häufigsten Blicke, die man in Basel hat. Man geht auf den Münsterplatz auf die Pfalz und schaut Richtung Mittlere Brücke, man schaut letztlich Richtung Deutschland und Frankreich. Also eine enorm grosse Bedeutung für die Bildsprache.»⁵³ In dieser Aussage ist auch die verbindende

52 Dreirosenbrücke, Johanniterbrücke, Mittlere Brücke und Wettsteinbrücke.

53 Interview mit Silvia am 12. 6. 2018.



Abb. 2: Offizielle Website von Basel Tourismus. Hier sind die Rheinbrücken Aussichtspunkt (Wettsteinbrücke) und Motiv (Mittlere Brücke) zugleich (Screenshot, www.basel.com).

Funktion der Brücken und deren Symbolik für das Dreiländereck erkennbar. Die Beliebtheit der Mittleren Brücke, die mit dem Münster zusammen vermutlich eines der am häufigsten genutzten Bildsujets ist, lässt sich auch auf ihre historische Bedeutung für die Stadt zurückführen.

Bei der Wahl der Brücke als Bildgegenstand sind die Materialität und die damit verbundenen Assoziationen entscheidend. So ist es nicht verwunderlich, dass gerade die Mittlere Brücke eines der Hauptmotive ist. Der verbaute Sandstein lässt auf historische Kontinuität schliessen, obwohl das heutige Bauwerk jünger ist als die erste Wettsteinbrücke, die bereits auf einer Stahlkonstruktion beruhte. Stein sollte als Baumaterial die mittelalterliche Ausstrahlung der Brücke bewahren. Erst mit dieser vermeintlichen historischen Kontinuität, die durch die Materialität suggeriert wird, entsteht die grosse symbolische Bedeutung der Mittleren Brücke für Basel. Sie zeigt sich auch daran, dass die Brücke nach einer Demonstration noch in derselben Nacht von Graffitis gereinigt wurde. Dazu erzählt Marco: «Das ist am Abend passiert, so um sieben, halb acht und wir haben Weihnachtsessen gehabt. Wir sind am Tisch gehockt und dann hat's geheissen los, wir müssen reinigen, [...] dann haben wir gereinigt bis um eins oder zwei am Morgen, sind fertig geworden da.»⁵⁴

In den Interviews hat sich gezeigt, dass die Mittlere Brücke im kollektiven Gedächtnis der Basler*innen als wichtigste Rheinbrücke verankert ist. Es herrscht ein breiter ästhetischer Konsens über ihre Schönheit. Durch die Reproduktion bestimmter Stadtansichten fallen andere Brücken durch das Raster und werden kaum öffentlich wahrgenommen. Dazu zählen beispielsweise die Johanniterbrücke, die Schwarzwaldbrücke oder die Eisenbahnbrücken. Besonders die beiden Letzteren

54 Interview mit Marco am 5. 6. 2018.

scheinen im Alltag vieler Menschen weniger verankert zu sein als beispielsweise die Mittlere Brücke. Hier stellt sich die Frage, ob es daran liegt, dass sie nicht die ästhetischen Ansprüche der Menschen erfüllen, um auf Bildern als Teil Basels reproduziert zu werden, oder ob es andere Gründe dafür gibt, dass sie weniger thematisiert werden.

Fazit

Die Basler Rheinbrücken sind ein spezieller Ort innerhalb des Stadtraums, der von den verschiedenen Akteur*innen unterschiedlich wahrgenommen wird. Durch ihre geografische Sonderstellung und ihre Architektur sind die Brücken Aussichtspunkte, die eine bestimmte Ansicht Basels kreieren. Dieser Konstruktionsprozess wird durch die konkrete Bauform und bestimmte architektonische Elemente wie die Betonbänke im Fall der Dreirosenbrücke gefördert. Mit der Dreirosenbrücke als jüngster Brücke bleibt offen, ob sich diese Entwicklung in der architektonischen Gestaltung weiterer Rheinbrücken fortsetzen wird.

Durch die zunehmende Beachtung der Flüsse im urbanen Raum, wie kulturelle Praktiken wie etwa das Rheinschwimmen zeigen, gewinnen auch die Brücken vermehrt an Bedeutung. Flüsse als Naturraum wieder in den urbanen Raum zu integrieren, ist ein Prozess, der sich europaweit erkennen lässt. Dies belegen diverse Projekte wie Flussschwimmbäder, Flussstrände oder Renaturierungsmassnahmen. Brücken verbinden die urbanen Gewässer, die als Erholungs- und Freizeitraum genutzt werden, mit der Stadt auf einer räumlichen wie auch bildlichen Ebene.