



Unterwegs

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

Jeden Morgen um 4 Uhr nahmen die Arbeiterinnen aus Pratteln den Weg unter die Füsse, um rechtzeitig am Arbeitsplatz in der Basler Seidenbandfabrik anzukommen. Nachlesen kann man das in der Ausstellung «Seidenband. Kapital, Kunst & Krise» im Museum BL in Liestal. Heute brauchen wir mit dem Auto für die gleiche Strecke eine knappe Viertelstunde – die Fortschritte in der Mobilität machen es möglich. Dafür pilgern wir in unseren Ferien mit dem Schrittzähler vom Joggeli über den Jakobsweg nach Santiago de Compostela oder zählen auf dem Laufband des Fitnesscenters akribisch die Kilometer, die uns nicht vorwärtsbringen.

«Mobilität» heisst das Thema dieser Ausgabe, das wir von verschiedenen Seiten beleuchten. Obwohl noch lange nicht so alt wie die Rheinschiffahrt oder die Eisenbahn, kommt in Basel und auch bei uns das «Drämmli» an erster Stelle. Stephan Appenzeller, Historiker und Leiter Kommunikation der BVB, hat Antworten auf die Frage, warum das «Tram über die Grenze» in der Stadt am Rheinknie schon immer ein Politikum war.

Über die Grenze pendelt auch die Holländerin Tineke Huizinga. Sie arbeitet während der Woche oft in Zürich und Bern, wohnt in Basel und genauso oft daheim bei ihrem Ehemann Rob in Holland. Wie sie die 650 Kilometer zwischen Job und Rob im Alltag bewältigt, hat die Easyjet-Pendlerin Manuela Zeller erzählt. Nach Holland fliegt nicht nur Tineke Huizinga, dorthin fahren von Basel aus auch die breiten Lastkähne und die eleganten Passagierschiffe. Roger Thiriet erzählt die

Geschichte der Mobilität auf dem Rhein und vergisst dabei auch das Rhytaxi nicht.

Das 200-Jahr-Jubiläum des Velos und der Boom der E-Bikes haben Manuela Zeller zur Frage geführt: Warum ist das E-Bike das Lieblingskind der modernen Stadtplaner und was braucht es, damit möglichst viele ökologisch durch die Stadt und übers Land pedalen? Schliesslich bin ich in der Zahnarztpraxis Kadent in Liestal zweimal der Frage nachgegangen, welche Vorteile die mobile Anästhesie bringt. Dabei habe ich einige Erkenntnisse gewonnen und einen Backenzahn verloren.

Beat Trachsler hat sich im Feuilleton auf die Spuren von Rainer Brambach gemacht, dem dichtenden Basler Gärtner, dem die Zeitgeschichte schwierige Reisen abverlangte. Und als Kontrapunkt zur Bewegung hat Andreas Schuler bei Seneca nachgelesen, was der griechische Philosoph zum Thema «Musse» gedacht hat.

Übrigens: Auch Pro Senectute beider Basel ist in Bewegung. Im Mai hat mir Werner Ryser die Leitung des Akzent Magazins übergeben. Ganz müssen wir aber nicht auf seine Texte verzichten; in seiner Kolumne «Wiedergelesen» stellt er den Roman «Die Erde» von Emile Zola vor. Auf Wanderschaft geht auch Sabine Währen. Die Geschäftsführerin von Pro Senectute beider Basel hat ihr Amt im August an Michael Harr übergeben. Wohin er die Stiftung in den nächsten Jahren steuern will, lesen Sie im Serviceteil.

Christine Valentin

Inhalt

Schwerpunkt

Von Valutagängern und Schnäppchenjägern	2
650 km zwischen Rob und Job	7
Z'Basel uf mym Rhy ...	11
Beschützt schlafen	14
We like E-Bike	19

Feuilleton

Rainer Brambach (1917–1983) – e Groossen in der Literatuurszeene	23
Mut zur Musse!	24
Émile Zola: «Die Erde»	28
Kultur-Tipps	30

Finanzberatung

Basler Kantonalbank, Sponsorin	32
--------------------------------	----

Pro Senectute beider Basel

In eigener Sache – Michael Harr	33
Beratung und Unterstützung – Unsere Angebote	36
Hilfe zu Hause – Unsere Angebote	37

Kurse und weitere Angebote

Im Alltag mobil bleiben	38
Sport und Bewegung	41
Spaziergang statt Schlaftablette	44
Bildung und Kultur – zum Beispiel Generationen im Klassenzimmer	45

Von Valutagängerinnen und Schnäppchenjägern

Vom 10. Dezember an wird das Tram 3 neu via den Zoll Burgfelden direkt bis zum Bahnhof Saint-Louis in Frankreich fahren. Das ist keine neue Erfindung. Denn schon im Juli 1900 konnten die Bebbi das Tram nehmen, um über die Grenze zu fahren. Als erste ausländische Gemeinde erhielt Saint-Louis einen Anschluss ans Basler Strassenbahnnetz. Nur fuhr man damals mit dem Tram 5 vom Basler Totentanz bis zum Dorfeingang von St. Ludwig, das in jener Zeit noch zum Deutschen Reich gehörte.

Akzent Magazin: *Stephan Appenzeller, Sie sind von Haus aus Historiker und haben im Buch «Basel und sein Tram» von 1995 ein Kapitel dem Dreiländertram gewidmet. Zwischen 1900 bis 1967 fuhren bis zu drei internationale Linien der BVB von Basel ins grenznahe Ausland – nach Saint-Louis, Huningue und nach Lörrach. Wurde der Bau dieser Linien damals auch kritisiert? Oder richtet sich der Widerstand nur gegen die aktuellen Linien, das Tram 8 nach Weil am Rhein und das Tram 3 nach Saint-Louis? Diesen Eindruck erhält man gelegentlich, wenn man Leserbriefe und Kommentare in den Onlinemedien zum Thema verfolgt.*

Stephan Appenzeller: Das Basler Tramnetz wurde um 1900 gebaut, das war damals eine völlig andere Zeit mit völlig anderen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Die Stadt Basel erlebte ein unerhört starkes Wachstum. Das Tram war – in Basel wie auch in anderen Städten – ein zentraler Wachstumsmotor. Tramlinien wurden gebaut, um die Stadtentwicklung zu fördern. Die neuen Tramlinien wurden deshalb auch in noch unbebaute Gebiete verlegt, um dort die Ansiedlung zu fördern. Für Investoren war eine Tramverbindung ein wichtiges Argument, um Wohnhäuser oder Industriebetriebe zu bauen. Die günstigen Arbeiterpreise des jungen Trambetriebs unterstützten diese Entwicklung. In dieser Gründerzeit entstand das Basler Tramnetz, das war unglaublich dynamisch. Man glaubt es fast nicht, doch 75 Prozent des heutigen Netzes wurden in nur 20 Jahren, von 1895 bis 1915, gebaut.

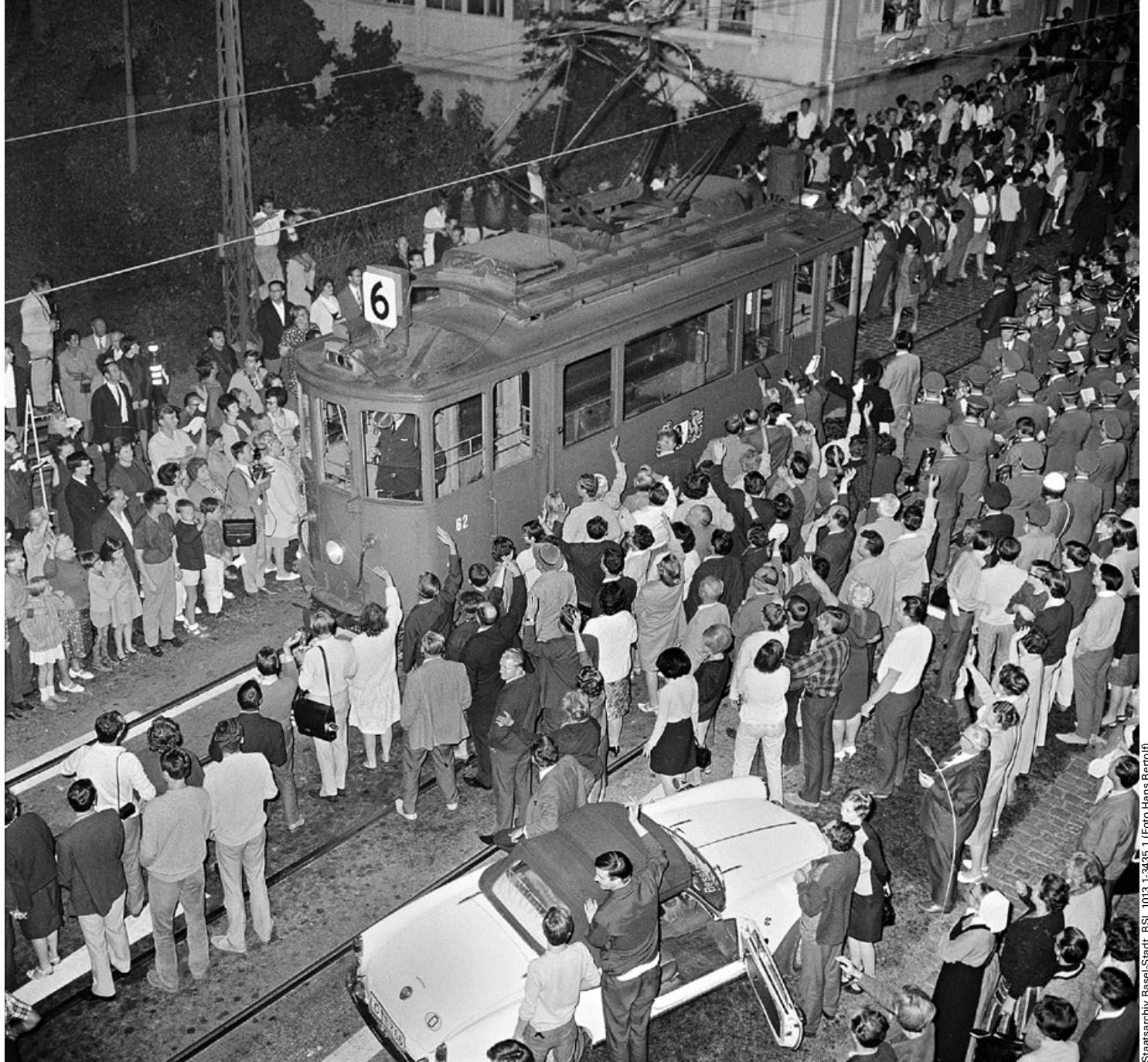
Gemäss Ihren Recherchen wurden die grenznahen Gemeinden als natürliches Umland mit Entwicklungspotenzial gesehen und die Dörfer selbst wollten ebenfalls eine direkte Verbindung in die Stadt haben, das war die Zukunft. Heute hat man den Eindruck, dass die Grenzen in Basel eine viel grössere Rolle spielen, was eine organische Entwicklung der Stadt ins Umland verunmöglicht.

Eines ist klar: Die Grenze ist eine Zäsur, sie existiert, da gibt es Regeln und Gesetze, die auf beiden Seiten der Grenze unterschiedlich sind. In der Zeit vor dem 1. Weltkrieg war das Regime sehr viel liberaler und offener als später. Die Landesgrenze hatte nicht die gleiche Funktion wie heute. Man brauchte keinen Pass, um die Grenze zu überqueren, die Region verstand sich als gemeinsamer Wirtschaftsraum, der Austausch vor den beiden Weltkriegen war eng und unkompliziert. Deshalb stellten die ausländischen Nachbargemeinden die Forderung auf, ans Basler Tramnetz angeschlossen zu werden. St. Ludwig, das

Staatsarchiv Basel-Stadt, BSL 1013 1-1574 1 (Foto Hans Bernolf)



Am 12. April 1961 lösen Autobusse das Tram auf der Strecke Lysbüchel–Huningue ab.



Staatsarchiv Basel-Stadt, BSL 1013 1-3435 (Foto Hans Bartschi)

Abschied vom Tram in Lörrach am 31. August 1967

1900 noch zum Deutschen Reich gehörte, erhielt die erste Verbindung. Aus rechtlichen Gründen finanzierte die Gemeinde den Streckenbau auf deutschem Boden selbst. Als zweites Tram fuhr ab 1910 die Linie 15 vom Lysbüchel nach Hüningen, die dritte internationale Tramlinie war die Linie 6 nach Lörrach. Diese Verbindung wurde allerdings erst 1919 nach dem 1. Weltkrieg eröffnet. Auch Grenzach-Wylen engagierte sich für eine Tramlinie. Diese konnte wegen des Kriegsausbruchs aber von der Gemeinde nicht mehr finanziert werden und wurde deshalb auch nicht gebaut.

Und wie sieht das heute aus?

Dank den vielfältigen Förderprogrammen, aber auch dank den engeren bilateralen Beziehungen der Schweiz mit dem europäischen Umland ist der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr heute besser

ausgebaut als noch vor einigen Jahren. Das ist eine positive Entwicklung, sie macht das Wirtschaften in der Trieregio einfacher. Davon profitieren wir auf beiden Seiten der Grenze. In den 80er- und 90er-Jahren hingegen führte der grenzüberschreitende öffentliche Regionalverkehr in der Regio Basiliensis ein Mauerblümchendasein. Mit Ausnahme von einigen wenigen Buslinien hiess es an der Grenze aus- und umsteigen.

Zwei wichtige Entwicklungen haben dazu geführt, dass die BVB die beiden internationalen Tramprojekte überhaupt bezahlen können. Das Wichtigste sind die Finanzierungsinstrumente, die der Bund auf eidgenössischer Ebene zur Verfügung gestellt hat – der Infrastrukturfonds und die Agglomerationsprogramme. Dank ihnen kann sich der Bund an der Finanzierung von internationalen Infrastrukturprojekten des Öffentlichen Verkehrs beteiligen – nicht nur



Staatsarchiv Basel-Stadt, BSL 1013 1-1081 1 (Foto Hans Bertolf)

in Basel, sondern auch im Tessin und in Genf. Vorher hätte der Kanton Basel-Stadt die Schweizer Kosten der Linie alleine stemmen müssen. Das Tram nach Weil wie auch jenes nach Saint-Louis sind ja nicht einfach ein paar Schienen und Haltestellen. Hier geht es um hochkomplexe Vorhaben, an die bis zu zehn Organisationen, Institutionen oder Körperschaften einen kleineren oder grösseren Beitrag leisten, damit am Schluss die Gesamtfinanzierung steht.

Der Basler Detailhandel scheint sich für die neue grenzüberschreitende Wirtschaft mit der Tramlinie 8 aber nicht so zu begeistern.

Das 8er-Tram nach Weil am Rhein ist eine Erfolgsgeschichte. Es wurde vom ersten Tag an stärker genutzt als geplant. Kritik erfährt die neue Linie vor allem wegen ihres grossen Erfolges. Deutlicher als beim Auto oder Velo sieht man, dass es dazu benutzt wird, um

im grenznahen Deutschland einzukaufen. Ausschlaggebend für den Einkaufstourismus ist der Eurokurs, der sich in den letzten zehn Jahren massiv verändert hat. Es ist heute bei vielen Produkten deutlich billiger, sie in Deutschland einzukaufen. Viele Leute machen das; die einen, weil sie knapp bei Kasse sind, die anderen, um Schnäppchen zu jagen. Da das Tram an einem grossen Einkaufszentrum vorbeifährt, wird das sichtbar. An der entsprechenden Haltestelle in Weil-Friedlingen steigen an Samstagen zwei Drittel der Trampassagiere aus und wieder ein. Insgesamt gibt es deutlich mehr Menschen, die mit dem Auto, mit dem Zug, dem Velo oder zu Fuss in Deutschland einzukaufen gehen. Das 8er-Tram ist da ein beliebter Sündenbock in einer Diskussion, bei der es eigentlich nicht um den Öffentlichen Verkehr geht, sondern um ein verändertes Einkaufsverhalten und sinkende Umsätze der Innerstadtdeschäfte.



Staatsarchiv Basel-Stadt, BSL 1013 1-1599 1 (Foto Hans Bertolf)

- ▲ 1961 stellt die BVB erneut – wie im 2. Weltkrieg – Frauen als Billeteusen ein.
- ◀ Die Haltestelle «Fabrikstrasse» war für die Angestellten der Chemiefirma Sandoz von grosser Bedeutung. Für diese Fahrgäste zirkulierte in den Hauptverkehrszeiten ein Pendelkurs zwischen Lysbüchel und der Landesgrenze. Mit einem solchen Einsatzkurs ereignete sich am 13. Oktober 1958 an der Landesgrenze ein spektakulärer Zusammenstoss mit einer Rangierkomposition der Hafentram.

Für die Basler Bevölkerung gehört es doch zur Tradition, ennet der Grenze einzukaufen. Schon meine Mutter hat erzählt, dass sie nach dem 2. Weltkrieg ab und zu mit dem Tram nach Lörrach zum Einkaufen fuhr. Später habe ich die gleiche Strecke mit Tram und Bus absolviert, um mit meiner Grossmutter bei Hertie Aal und Heringssalat zu kaufen...

Es gab auch Zeiten, da war es für die Leute aus dem Umland interessanter, in der Schweiz einzukaufen. Da hatte man in Basel nichts dagegen, dafür haben

die Geschäfte in Lörrach reklamiert. Die grenzüberschreitenden Linien waren immer ein Politikum, solange sie nicht ein marginales Angebot waren wie die Buslinien ins Elsass. Den einen haben die Linien gepasst, die anderen empfanden sie als Bedrohung.

Das Grenzregime hingegen war beim Lörracher Tram strenger als heute bei der Linie nach Weil am Rhein. Nach der Eröffnung der Linie bis Mitte 20er-Jahre musste man an der Grenze umsteigen, das war in der Zeit der Hochinflation. Auch damals war der Einkaufstourismus übrigens ein Thema. Man sagte dem einfach nicht so, sondern sprach von «Valutagängerei». Im 2. Weltkrieg war die Verbindung unterbrochen. Doch auch nach der Wiedereröffnung im Mai 1947 ist man nicht mit dem 6er über die Grenze gefahren. Man ist ausgestiegen, hat am Grenzhäuschen seinen Pass gezeigt, Waren verzollt und ist auf der anderen Seite der Landesgrenze in ein anderes Tram eingestiegen.

stiegen. Denn das Lörracher Tram war ein eigenständiger Betrieb mit eigenem Personal und eigenem Tarif, die «Strassen-Bahn Lörrach» (SLB). Das wissen viele nicht. Das Unternehmen hatte die grünen Trams von Basel gemietet, deshalb sah das gleich aus und die Menschen meinten, die BVB fahre nach Lörrach. In der neuen Linie der BVB nach Weil am Rhein – und ab Dezember in der nach Saint-Louis – kann man hingegen durchgehend sitzen bleiben. Das ist eine Folge des Schengenabkommens. Es führt dazu, dass die grenzüberschreitenden Trams normale Haltestellen haben können, da die Schweiz, Deutschland und Frankreich auf die stehenden Grenzkontrollen verzichten.

Wird das Tram 3 von der Basler Bevölkerung auch in erster Linie zum Einkaufen genutzt werden?

Davon gehe ich nicht aus. Die Verlängerung des 3ers nach Saint-Louis ist ein völlig anderes Projekt als das Tram nach Weil am Rhein. Sie hat wie damals beim Bau des Tramnetzes vor hundert Jahren das Ziel, ein Gebiet um Saint-Louis zu entwickeln, das teilweise noch nicht überbaut ist. Im Westen der Stadt planen Behörden und Investoren grosse Bauprojekte mit einer hohen Durchmischung von Dienstleistungen, Hotellerie, Freizeitangeboten und Wohnen, die bis in 10 bis 20 Jahren fertig gebaut sein sollen. Das Tram hat in dieser Gegend eine wichtige Erschliessungsfunktion. Ich bin überzeugt, dass auch diese Tramlinie von der Bevölkerung angenommen und dass sie rege genutzt wird – sowohl im grenzüberschreitenden wie auch im innerfranzösischen Verkehr. Entlang der Tramlinie 3 liegt mit dem Lycée Jean Mermoz zum Beispiel das grösste Gymnasium des Südsass. Da werden viele Schülerinnen und Schüler am Bahnhof Saint-Louis und von den Buslinien kommend auf das Tram umsteigen.

Interview: Christine Valentin

Quellen

Stephan Appenzeller: Basel und sein Tram. Die Geschichte der Basler Verkehrsbetriebe, Christoph Merian Verlag, 1995



Stephan Appenzeller

Stephan Appenzeller ist Historiker und Kommunikationsberater. Er arbeitet aktuell als Leiter Kommunikation & Public Affairs der Basler Verkehrsbetriebe.