

100 Jahre öffentlicher Nahverkehr

Autor(en): Pius Marrer
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 1981

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/dd30f6a5-7749-4d2f-9837-c4ba9f3e1305>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Pius Marrer

100 Jahre öffentlicher Nahverkehr

Es sind zwar nicht die Basler Verkehrs-Betriebe, die Anrecht darauf hätten, mit dieser Überschrift ein Jubiläum zu feiern. Auch die elektrische Strassenbahn kann in unserer Stadt nicht auf ein volles Jahrhundert zurückblicken. Diese Ehre steht dem Basler «Rösslitram» zu, welches im Jahre 1881 die Verbindung zwischen dem Centralbahnhof und dem Badischen Bahnhof aufnahm und damals von einem privaten Unternehmen betrieben wurde. Im Volksmund hat sich heute der Name «Rösslitram» eingebürgert, obwohl dieser eigentlich nicht ganz korrekt ist; handelte es sich doch bei der Basler Version, da das Gefährt nicht auf Schienen verkehrte, im eigentlichen Sinne um einen Pferde-Omnibus, einen «Rösslibus» also.

Wie dem auch sei, Basels öffentlicher Nahverkehr ist 100 Jahre alt geworden, und das ist, wie mir scheint, Anlass genug, kurz darzulegen, welche Bedeutung der öffentliche Nahverkehr im Raume Basel im Verlaufe der vergangenen 100 Jahre erlangt hat, welche Fortschritte erzielt werden konnten und welches die Entwicklungen sind, die sich in der jüngsten Vergangenheit abzeichnen.

Dass ein Privatunternehmen 1881 den ersten Schritt tat, mag daran liegen, dass unsere Basler Stadtbehörden in der fraglichen Zeit stark mit anderen Verkehrsproblemen beschäftigt waren. So arbeitete man intensiv an der Korrektur von Strassen und an der Errichtung von zwei neuen Brücken, der von Architekten

ganz Europas bewunderten und von Jacob Burckhardt scharf kritisierten schiefen Wettsteinbrücke und der Johanniterbrücke. Dieser Umstand brachte es mit sich, dass Basel erst am 6. Mai 1895, als zahlreiche andere Städte von vergleichbarer Grösse bereits ihre Strassenbahn besaßen, den elektrischen Tramtrieb aufnahm. Mit 12 Wagen fuhr man zwischen dem Centralbahnplatz und dem auf dem heutigen Areal der Mustermesse gelegenen Badischen Bahnhof über Aeschenplatz, Marktplatz und Mittlere Rheinbrücke.

Schon früh erhielt das Basler Tram durch einen hier erwähnenswerten Zufall seinen grünen Anstrich. Im Jahre 1897 bestellten die Basler Strassenbahnen – so hiess das Unternehmen damals – bei der Firma Siemens und Halske in Berlin einen Prototyp. Die Bestellung war derart eilig, dass man in Berlin gezwungen war, einen Wagenkasten aufzubauen, der eigentlich gar nicht für Basel, sondern für die Stadt Waldenburg in Schlesien bestimmt war. Und dieser Wagenkasten war grün. Durch einen Zufall also hat das Basler Tram seine Farbe erhalten, die heute aus unserem Stadtbild nicht mehr wegzudenken ist. Das Netz der Basler Strassenbahnen wurde mit dem Elan ausgebaut, der dem ausgehenden 19. und dem beginnenden 20. Jahrhundert eigen war. Schon 1897 fuhren die Trams über die Wettsteinbrücke, zur Breite, an die Missionsstrasse und nach Kleinhüningen, und laufend folgten weitere Linien. Auch die

Landesgrenzen waren kein Hindernis für das neue Verkehrsmittel, denn bereits 1900 konnte man per Tram nach St-Louis – damals St. Ludwig –, 1910 nach Huningue (Hünigen) und 1919 nach Lörrach gelangen. Der Bau von Tramlinien fand im Jahre 1934 seinen Abschluss mit der Eröffnung der Linie 7 nach Binningen und der Strecke Voltastrasse – Dreirosenbrücke – Mustermesse.

Den Errichtern des Strassenbahnnetzes schulden wir noch heute Dank für manch gute Entscheidung, die sie getroffen haben. Ihrer Zielstrebigkeit und ihrer unternehmerischen Weitsicht ist es beispielsweise zu danken, dass die Vorortslinien nach Aesch und Pratteln auf eigene Trassees gelegt wurden und nicht etwa, wie es zur «Strassenbahn» eigentlich gepasst hätte, in vorhandene Strassen.

Nicht alle Ideen freilich, welche die Erbauer des Basler Tramnetzes hatten, konnten verwirklicht werden. Von einem Ausbau der Linie 14 nach Liestal etwa musste abgesehen werden. Diese Verbindung war ursprünglich gedacht als Stammlinie eines Netzes, das bis Waldenburg, Reigoldswil und Rothenfluh hätte führen sollen.

Das Zeitalter der Autobusse begann für Basel im Jahre 1930 mit der Eröffnung der beiden Linien von Kleinhüningen zum neuen Friedhof Hörnli und derjenigen vom Claraplatz über den Badischen Bahnhof nach Bettingen. Für Tram und Bus wurde, was wiederum eine kluge Entscheidung war, eine Tarifgemeinschaft eingeführt.

Als dritte Fahrzeugart gesellte sich im Jahre 1941 der Trolleybus zum Bestand der Basler Strassenbahn. Die kriegsbedingte ungenügende Versorgung der Schweiz mit flüssigen Brennstoffen und damit verbundene Betriebs Einschränkungen waren der Grund, neu die elektrische Antriebsart beim Bus einzuführen. Die erste Linie führte vom Claraplatz zum

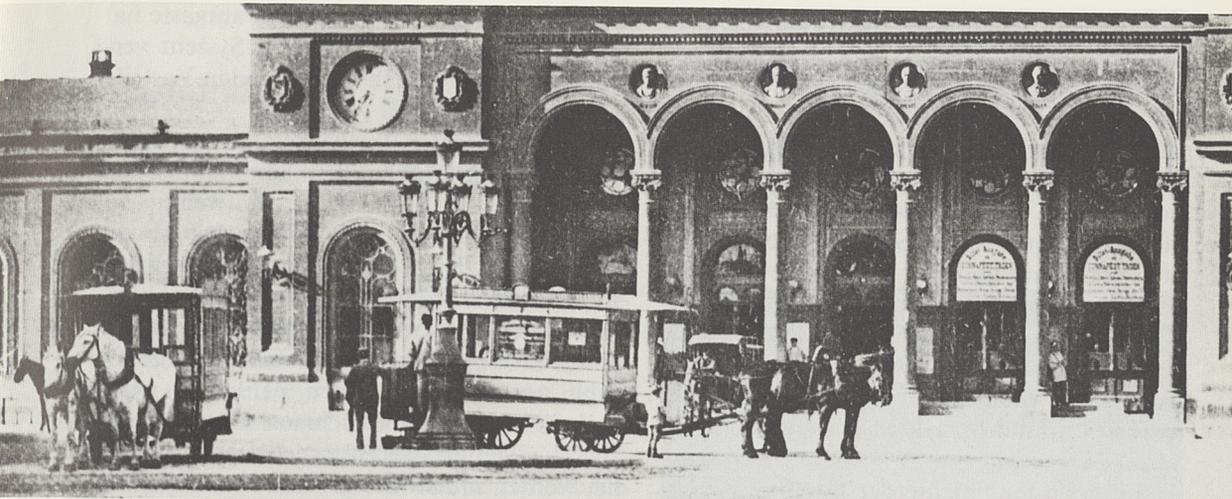
Friedhof Hörnli, während gleichzeitig und aus den nämlichen Gründen die Autobuslinie nach Bettingen auf Holzgasbetrieb umgestellt wurde.

Die 50er und 60er Jahre standen für die Basler Verkehrs-Betriebe – ihren heutigen Namen erhielten sie bei der Reorganisation im Jahre 1946 – im Zeichen der Planung. Die Vielzahl von teilweise utopisch anmutenden Vorstellungen konnte nicht auf einen Nenner gebracht werden, weshalb es zu keinen bahnbrechenden Neuerungen kam. Wie zu Beginn unserer Tramgeschichte, gingen auch zu dieser Zeit die Interessen vor allem in Richtung Ausbau des Strassennetzes. Zwar wurden neue Fahrzeuge beschafft und einige Buslinien eröffnet, aber im grossen und ganzen muss man sagen, dass diese Jahre keinen wesentlichen Fortschritt brachten. Die Tramverbindungen ins Ausland wurden aufgehoben: 1947 die Linie nach Huningue, 1957 die nach St-Louis und 1966 diejenige nach Lörrach. Das 2er Tram fiel 1966 im nordöstlichen Bereich dem Strassenbau zum Opfer und wurde durch einen Trolleybusbetrieb ersetzt. Auch die Entwicklung der Fahrgastzahlen war alles andere als ermutigend, immerhin durch das starke Aufkommen des Automobils erklärbar.

Eine Wende bahnte sich im Jahre 1971 an, als am 23. September der Grosse Rat den Grundsatzbeschluss fasste, dem öffentlichen Verkehrsmittel im innerstädtischen Verkehr den Vorrang vor dem privaten Verkehr zukommen zu lassen. Damit wurde für die Basler Verkehrs-Betriebe eine neue Epoche eingeleitet. An zahlreichen Stellen konnten jetzt eigene Spuren für Trams und Busse reserviert wer-

Das «Rössliträm» vor dem Centralbahnhof um 1890. ▷

Modernste Technik im Dienst der BVB-Benützer: Billett-Automat.



den, was mit sich brachte, dass die Fahrzeiten auf bestimmten Strecken wesentlich verkürzt werden konnten. Der stockende Tramverkehr über die Wettsteinbrücke gehörte plötzlich der Vergangenheit an, wie auch die üblen Verhältnisse für den Trolleybus in der Grenzacherstrasse. Durch die Möglichkeit, eine stattliche Anzahl von Signalanlagen zugunsten von Tram und Bus beeinflussen zu können, wurden zusätzliche Verbesserungen geschaffen. Auch die Sperrung der Innerstadt für den Individualverkehr wirkte sich vorteilhaft aus. All diese Massnahmen trugen dazu bei, dass Tram- und Busfahren wieder wesentlich attraktiver wurde.

Die jüngste Geschichte der Basler Verkehrs-Betriebe wird geprägt durch die Einführung des Tarifverbundes mit der Baselland Transport AG (BLT) und die Bemühungen, auch über die Landesgrenzen hinaus Tarifgemeinschaften herzustellen.

In einem ersten Schritt wurde auf 1. Juni 1978 ein Tarifverbund mit der BLT auf dem Abonnementssektor geschlossen. Er ermöglichte es, mit einem Abonnement das gesamte Netz der BVB und der BLT zu benützen, von Basel, Riehen und Bettingen bis nach Schönenbuch, Rodersdorf, Arlesheim, Dornach und Pratteln. Mit einer Zoneneinteilung, die zunächst verständlicherweise noch etwas Kopferbrechen bereitete, konnte jedem Fahrgast ein auf seine Wünsche abgestimmtes Abonnement angeboten werden.

Es folgte – nach der notwendig gewordenen Beschaffung von neuen Billettautomaten – am 1. September 1980 der Tarifverbund im Barssektor. Die Vielfalt der Tarife und Abonnemente mag anfangs einige Verwirrung gestiftet

haben, die grosse Mehrheit der Fahrgäste hat sich aber unterdessen mit dem System vertraut gemacht und die überragenden Vorteile kennen und schätzen gelernt.

Mit dem integralen Tarifverbund betreten sowohl BVB wie BLT auf dem kaufmännischen Sektor Neuland, wurde es doch notwendig, einen gerechten Modus für die Abteilungen zu finden. Aus der Registrierung des Verkaufs von Billetten, Mehrfahrtenkarten und Abonnements ist zwangsläufig nicht ersichtlich, ob der Erbringer einer Leistung auch dafür bezahlt wird. Mit jährlichen Zählungen wird deshalb eruiert, nach welchen Proportionen zwischen den beiden Unternehmen abgerechnet werden muss.

Vom kaufmännischen Standpunkt aus weniger kompliziert sind die Verhältnisse bei den jüngsten, grenzüberschreitenden Tarifgemeinschaften der BVB. Hier wurde ein gemeinsamer Bartarif festgelegt und in der Annahme, dass sich die Einnahmen gleichmässig verteilen würden, auf Abgeltungen völlig verzichtet. Den ersten Schritt über die Grenze machten die BVB mit der Südwestdeutschen Eisenbahnen AG (SWEG) am 1. Mai 1981 nach Weil, Haltingen, Märkt und Ötlingen. Es folgten am 1. Oktober gleiche Abmachungen mit den Homberger Stadtbuslinien in Lörrach und der Métro Car SA in St-Louis.

Somit steht den Baslern heute ein Tarifverbund- und Tarifgemeinschaftsnetz zur Verfügung, das als einmalig in Europa bezeichnet werden kann. Voraussetzungen dazu waren der gute Wille, der in unserer Regio auf interkantonalen Ebene sowie über die Landesgrenzen hinaus herrscht, und die Tatkraft aller beteiligten Unternehmen.