

1895: Basel erhält ein Tram

Autor(en): Stephan Appenzeller

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1995

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/002b72bb-88fd-44aa-86c1-4ecdf081fa50>

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>

1895: Basel erhält ein Tram

100 Jahre Basler Verkehrs-Betriebe

Es begann im Jahre 1874. Der Boom der Pferdestrassenbahn, der in den 1860er Jahren die europäischen Grossstädte ergriffen hatte, erfasste nun auch kleinere Städte. Am 8. Dezember 1874 wurde das belgische Baukonsortium DeNys & de Roy aus Brüssel bei den Stadtbehörden in Basel vorstellig, um die Konzession zum Betrieb einer Pferdebahn zu erwerben. Auch andere Bauunternehmen und Konzessionsspekulanten, aus Belgien und Luxemburg, Deutschland, Frankreich und der Schweiz, versuchten in den kommenden Jahren ihr Glück – erfolglos. Denn obwohl der zuständige Regierungsrat Rudolf Falkner dem modernen Verkehrsmittel positiv gegenüberstand, war er der Ansicht, die Stadt müsse zuerst ihre Kanalisation fertigbauen – zu lebhaft war die Choleraepidemie von 1866 noch in Erinnerung.

Anders als Genf, Biel und Zürich blieb Basel der modernen Pferdebahn verwehrt. Diese Lage nutzte der Fuhrunternehmer Heinrich Imhof. Er liess ein gutes Dutzend «Tramomnibusse» bauen, um sie im Linienverkehr zwischen den beiden städtischen Bahnhöfen einzusetzen. Die Fahrzeuge sahen wie «echte» Trams aus, rollten jedoch nicht auf Schienen, sondern auf Holzrädern. Da die Strassen für dieses Verkehrsmittel nicht aufgegeben werden mussten, bewilligte die Regierung das Geschäft, und die Stadt erhielt am 11. Juli 1881 ihr erstes öffentliches Verkehrsmittel. Die Zeitungen jubelten: «Basel wird Grossstadt!» Der erste Sommer war für den Unternehmer sehr erfolgreich. Er eröffnete zwei Nebenlinien, vergrösserte seinen Wagenpark und verdichtete den Fahrplan. Aufgrund einer bald einsetzenden und länger anhaltenden Rezession ging jedoch die Zahl der Fahrgäste

rasch zurück. Das Unternehmen meldete Konkurs an.

Das Staatstram

Im Januar 1890 stellte ein breit abgestütztes Konsortium ein Projekt für ein Strassenbahnnetz vor, das die gesamte Stadt und ihre Vororte erschliessen sollte. Neu lanciert, wurde die «Tramfrage» zu einem der meistdiskutierten politischen Themen. Anders als in früheren Jahren war inzwischen die Grundsatzfrage unumstritten. Die städtische Bevölkerung wuchs unaufhaltsam, das überbaute Territorium dehnte sich aus, die Arbeitswege wurden länger. Die aufstrebende Industriestadt benötigte eine Strassenbahn. Umstritten war hingegen die Frage, ob ein privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen der Stadt am meisten nützen könnte. Denn auch in Basel war bekannt, dass andernorts Stadtbehörden und Tramunternehmen einander in den Haaren lagen: Während die einen forderten, die Unternehmen sollten auch weniger dicht besiedelte Stadtzonen erschliessen, orientierten sich die anderen am Wohl ihrer Aktionäre und interessierten sich nur für Linien, die lukrativ erschienen. In der Tarifpolitik klappten die Vorstellungen ebenfalls auseinander.

Vor diesem Hintergrund fällt der Basler Grosse Rat am 31. März 1892 einen weitsichtigen Beschluss: Mit nur vier Gegenstimmen lehnte er das Konzessionsbegehren des privaten Konsortiums ab. Der Kanton wollte das Tram selbst bauen und betreiben. Basel sollte als erste Schweizer Stadt und als eine der ersten in Europa einen staatlich geführten Strassenbahnbetrieb erhalten. Mit einer kleinen Feier eröffneten am 4. Mai 1895 die Stadtbehörden die erste, knapp drei Kilometer lange Strecke. Zwei

Die alte Mittlere Brücke um 1890, als die von Pferden gezogenen Tramomnibusse noch fuhren. ▷

Die Motorwagen Nr. 7 und Nr. 8 am Wettsteinplatz im Jahre 1897. Damals befand sich in der Platzmitte noch ein Springbrunnen. ▷



Tage später nahmen die elektrischen Tramwagen den fahrplanmässigen Betrieb zwischen dem alten Badischen Bahnhof (beim heutigen Messegelände) und dem Centralbahnhof (heute Bahnhof SBB) auf.

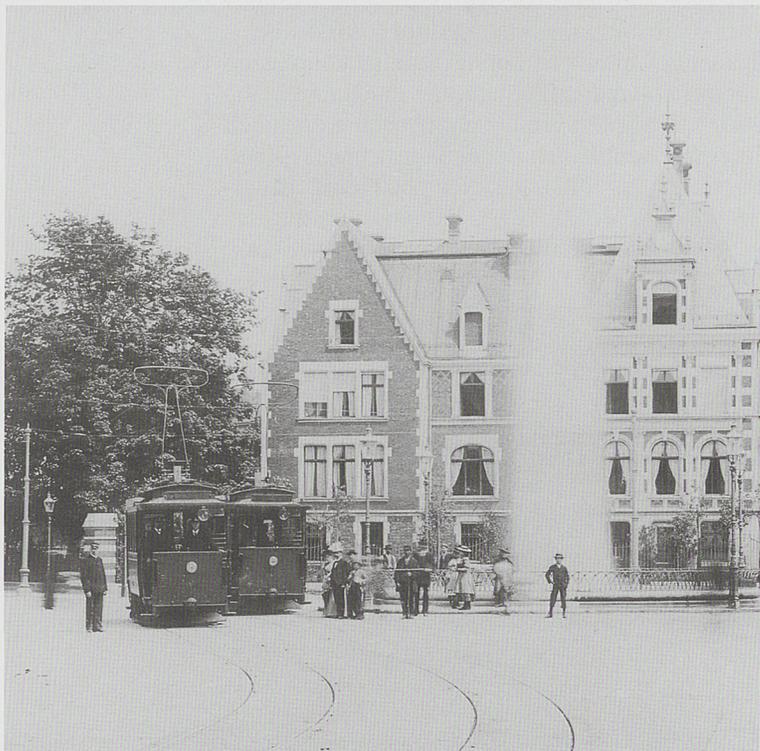
Tramstadt

Welche Absichten die städtischen Behörden verfolgten, wurde bald an den «generellen Netzplänen» erkennbar: Auf ihnen war die ganze Stadt systematisch von Strassenbahnen durchzogen, kein Vorort blieb ohne Schienenanbindung. Ein grosser Teil des geplanten Netzes wurde nun zügig ausgebaut, das junge Staatsunternehmen rentierte. 1897 fuhr das Tram über die Wettsteinbrücke, nach Birsfelden, ins Spalenquartier und nach Kleinhüningen. Drei Jahre später folgten die Linien ins Gundeldingerquartier, zum heutigen Morgartenring und nach St. Ludwig (heute St-Louis), womit die Basler Strassenbahnen ihre erste grenzüberschreitende Linie eröffneten. Mit der Birseckbahn folgte 1902 die erste von mehreren Überlandstrecken.

Einige Linien waren unter betriebswirtschaftlichen Aspekten allein nicht zu rechtfertigen. Doch solange die gut frequentierten städtischen Verbindungen Gewinn abwarfen, konnte man auch Linien in Aussenquartiere betreiben, die erst nach einer längeren Anlaufphase kostendeckend arbeiten würden. Diesem System der «Quersubvention» verdankt die Region Basel ihr ausserordentlich dichtes Tramnetz. 1934 war dessen Ausbau abgeschlossen, während das Autobusnetz, mit dem man 1930 begonnen hatte, sukzessive erweitert wurde. 1941 folgte aufgrund des kriegsbedingten Brennstoffmangels die erste Trolleybuslinie. Heute übertrifft die Länge des BVB-Busnetzes mit 65 Kilometern diejenige des Tramnetzes, die 53 Kilometer erreicht. Doch immer noch überwiegen die Transportleistungen des Schienenverkehrs: 78% der Fahrgäste benützen die BVB-Tramzüge, 22% die Auto- und Trolleybusse.

Arbeitskämpfe

Mit seinem Beschluss, die Strassenbahn als öffentliches Unternehmen zu führen, hatte der Grosse Rat 1892 den Grundstein für eine rasch wachsende Gruppe von Staatsangestellten ge-



legt. Wie in der Privatwirtschaft schloss sich auch beim Strassenbahnbetrieb das Personal gewerkschaftlich zusammen und kämpfte für eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Erste Verhandlungen erbrachten Lohnverbesserungen und leicht verkürzte Arbeitszeiten; im Sommer 1905 jedoch sah sich die Öffentlichkeit mit einem Streik des gesamten Fahrpersonals konfrontiert.

Hintergrund war der Kampf gegen ein autoritäres, diskriminierendes Disziplinar- und Notensystem: Nur wer am Jahresende von seinem Vorgesetzten eine Mindestnote erhalten hatte – die Ergebnisse wurden am schwarzen Brett veröffentlicht – konnte mit einer Lohnerhöhung rechnen. Schon lange hatten die Verbände dieses System bekämpft, die Stimmung gäerte. Die fristlose Kündigung eines aktiven Gewerkschafters brachte das Fass zum überlaufen – die Strassenbahner streikten. Drei Tage lang war der Tramverkehr lahmgelegt, dann einigte man sich. Zwar wurde die Entlassung nicht revidiert, aber man schaffte das Noten- und Klassensystem im darauffolgenden Jahr ab. Die gewerkschaftlichen Vereine gingen aus diesem Kampf gestärkt hervor.

Krisenjahre

Die grosse Weltwirtschaftskrise der 1930er Jahre ging auch an den Basler Strassenbahnen nicht spurlos vorüber. Bei hoher Arbeitslosigkeit, sinkenden Preisen und gleichbleibenden Strassenbahntarifen gingen die Fahrgastzahlen massiv zurück. Viele Arbeiterinnen und Arbeiter

stiegen auf das Velo um. Zwischen 1932 und 1940 sank die Zahl der Fahrgäste um 30 %. Für die Basler Strassenbahnen begann eine fünfzehnjährige Periode der Defizite, in der weder Tarifrevisionen noch Leistungsabbau halfen, die Rechnung auszugleichen. Umfassende Reorganisationen waren jetzt nötig, um Fehler aus den Jahren des beinahe unbeschränkten Netzausbaus zu korrigieren.

1946 erhielt das Unternehmen unter dem neuen Namen «Basler Verkehrs-Betriebe» modernere Führungsstrukturen und wurde von seinen Schulden befreit. Inzwischen war auch eine umfassende technische Sanierung erforderlich. Zu lange hatte man auf die Erneuerung des Rollmaterials und der Gleise verzichtet. Zwischen 1947 und 1952 wurden siebzehn neue Tramwagen angeschafft – die ersten serienmässigen vierachsigen Tramwagen mit Türen auf nur einer Seite.

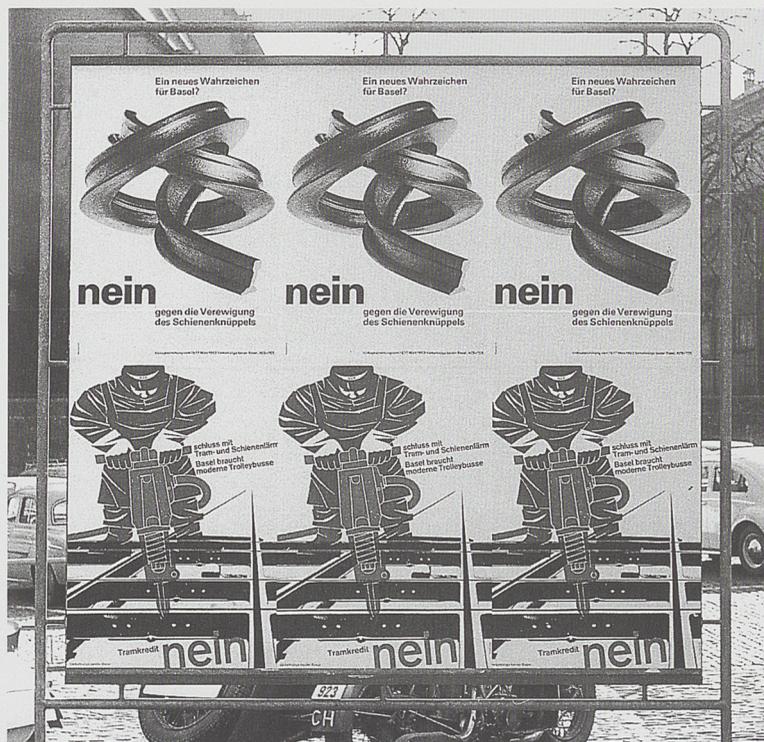
«Ab de Schine!»

«Zwei einander feindliche Verkehrsmittel liegen im Kampf: Das starre, brutale Tram mit seinem unerträglichen Lärm und Getöse und der freie, flüssige Autoverkehr, dem auch der Bus spielend einzuordnen ist.» Dieser Satz des Basler Architekten Hans Bernoulli kennzeichnet treffend die Verkehrspolitik der Nachkriegszeit. Viele Städte im In- und Ausland ersetzten ihre Strassenbahnen durch Auto- und Trolleybusse, nur wenige leisteten sich eine Untergrundbahn. Politik und Planung orientierten sich am neuen Leitbild der «automobilen Stadt»,



Die ersten 17 Chauffeure posieren gemeinsam mit ihrem Instruktor im Mai 1930 vor zwei fabrikneuen Autobussen.

◀



△ Das Referendum vom März 1963 wandte sich gegen den Ankauf neuer Tramwagen.

dem auch die Strassenbahn sich unterzuordnen hatte.

Die Forderung, die Stadt autogerecht umzubauen, fand nicht einhellige Zustimmung: Themen wie Strassenbau und Parkplatznot wurden heftig diskutiert. Bald übernahmen die Automobil- und Verkehrsverbände die Führung im politischen Machtkampf und stellten in einer beispiellosen Kampagne das schienengebundene Tram als Sündenbock für fast alle Verkehrsprobleme dar. Mit ihrer «Bus-Initiative» und mit Referenden gegen Kredite für neues Rollmaterial versuchten die «Basler Verkehrsliga» und der TCS, die Behörden zur Abschaffung des Trams zu zwingen. In der Folge mussten die BVB mehrere Tramlinien auf Busbetrieb umstellen – die Streckenabschnitte nach St-Louis, Huningue und Lörrach, die auf ausländischem Territorium lagen, sowie im Juli 1966, als «pièce de résistance», die Verbindung vom Schützenhaus über die Johanniterbrücke zum Badischen Bahnhof. Erst jetzt verlor die Kampagne an Heftigkeit, und langsam setzte in der Verkehrs- und Umweltpolitik ein Umdenken ein.

Gratistram und U-Abo

Gegen eine 25%ige Tarifierhöhung im Sommer 1969 wählten progressive SchülerInnen und StudentInnen (die späteren Progressiven Organisationen POB) ein unkonventionelles Kampfmittel: Sie besetzten in den Feierabendstunden des 1. Juli und der darauffolgenden Tage die Schienen am Barfüsserplatz und verlangten die Zurücknahme der Tarifierhöhung. Gleichzeitig lancierten sie eine Initiative für ein Gratistram: Tram und Bus sollten der Bevölkerung kostenlos zur Verfügung stehen. Der Protest richtete sich nicht nur gegen die Tarifierhöhung, sondern auch gegen die politischen Behörden und deren einseitige, autofreundliche Verkehrspolitik.

Der Einsatz lohnte sich. Im September 1971 legte der Grosse Rat in einem Grundsatzbeschluss fest, dass Tram und Bus künftig Vorrang vor dem Individualverkehr hätten. Diesem «Prioritätsbeschluss» folgten Taten: Mit einer Vielzahl kleiner Massnahmen – Sperrflächen, Bevorzugung bei Lichtsignalanlagen, Innenstadtsperre für Motorfahrzeuge – gelang es, dem öffentlichen Verkehr in der Stadt wieder etwas Luft zu verschaffen. Die wirkungsvollste Förderungsmassnahme aber war zweifellos das Umweltschutzabonnement, das 1985 ins Leben gerufen wurde. Das preisgünstige und einfach zu handhabende Abonnement löste einen wahren Ansturm auf die BVB aus, und innerhalb weniger Jahre wuchs das Fahrgastaufkommen um 35%. Die BVB mussten nicht nur zusätzliche Tramwagen kaufen; das freundliche politische Klima erlaubte ihnen auch, den Ausbau ihres Netzes noch grosszügiger zu planen. Inzwischen hat die Basler Sparpolitik den Eifer wieder etwas gebremst. Doch eines der wichtigsten Ausbauprojekte ist gesichert: das Gleis für die Linien 10 und 11 von der Münchenersteinerbrücke zum Bahnhof SBB. Zum ersten Mal seit 1934 wird damit in den kommenden Jahren das Tramnetz wieder erweitert werden.

Anmerkung

Zum 100jährigen Jubiläum der BVB erschien vom gleichen Autor eine umfangreiche Publikation: Basel und sein Tram, Die Geschichte der Basler Verkehrs-Betriebe, hrsg. von Stephan Appenzeller, Christoph Merian Verlag, Basel 1995.