

Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
Band: - (2007)
Heft: 6: Schwerpunkt Partnerschaft : Pro Senectute Baselland und Basel-Stadt fusionieren

Artikel: Eine durchmischte Gesellschaft : zwei Kantone - eine Bevölkerung
Autor: Ryser, Philipp
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-842941>

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: 06.10.2024

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



Eine durchmischte Gesellschaft

Zwei Kantone - eine Bevölkerung

[ryp.] Obwohl die beiden Basel seit 1833 getrennte Wege gehen, sind die zwei Kantone eng miteinander verbunden. Sowohl wirtschaftlich als auch gesellschaftlich. Die Abschätzigkeit, mit der vor Zeiten zu beiden Seiten der Birs über den Nachbarn hergezogen wurde, ist zu einem Anachronismus verkommen. Die überwiegende Mehrheit in den beiden Kantonen ist frei von Vorurteilen und pflegt gut nachbarschaftlich Beziehungen, denn «Basler» sind ja beide – oder nicht?

Montagsmorgen, sieben Uhr dreissig, Centralbahnplatz. Menschenmassen strömen aus dem Bahnhofsgebäude. Viele haben eine Gratiszeitung in der Hand, einige einen Plastikbecher mit heissem Kaffee, manche gar nichts. Vielleicht haben sie bereits zu Hause gefrühstückt und Zeitung gelesen. Oder im Zug.

Fast im zehn Minuten-Takt kommt nun ein Zug aus Liestal im Bahnhof SBB an. Sechs Mal in der Stunde. Rund 6'000 Menschen fahren werktags aus dem Bezirk Liestal im Zug oder im Auto zur Arbeit nach Basel. Am Wochenende mögen es ähnlich viele sein, die einen Teil ihrer Freizeit in der Stadt verbringen. Das breite Kulturangebot lockt: Kinos, Theater, Museen, Galerien, Konzerte und Spitzensport. Es gibt Restaurants, Bars und Diskotheken, Boutiquen und Kaufhäuser, zwei Bahnhöfe mit internationalen Zuganschlüssen, den Flug- und den Rheinhafen, das multikulturelle Kleinbasel und die historische Altstadt. Vielleicht strahlt die Stadt sogar einen Hauch von Internationalität aus mit dem BIZ-Turm, dem Messturm, den Geschäftszentralen von Novartis und Roche, den Geschäftshäusern rund um den Bahnhof und den Messen.

Städter fahren in die Gegenrichtung: Die grossen Einkaufsparadiese locken städtische Konsumenten zu Tausenden in die Agglomeration. Biker schwärmen von den Herausforderungen am Gempfen, Läufer und Spaziergänger vom Allschwiler Wald und Wanderer von den Jurahöhen.

Es braucht schon eine gehörige Portion Lokalchauvinismus um die lieb gewordenen Vorurteile vom typischen Rammel und vom Bebbi zu pflügen. Nur

noch der kleinste Teil der Landbevölkerung ist in der Landwirtschaft tätig und zum alteingesessenen städtischen Daig gehören umgekehrt auch nur ganz wenige. Gelegentlichen politischen Auseinandersetzungen zum Trotz sind die Menschen, die diesseits und jenseits der Birs leben, die gleichen. Sie sind über die Kantons Grenzen durch vielerlei Bande miteinander verbunden. Ehen, die vor dem Traualtar geschlossen wurden und Gemeinschaften von «Lebensabschnittspartnern», Freundschaften und Geschäftsbeziehungen zeigen, dass trotz Kantonstrennung die Bevölkerung längst wieder zusammengewachsen ist.

Vom Pendeln zwischen Stadt und Land

Die Verkehrsströme zwischen den beiden Basel sind wechselseitig. Die Rede ist von den Pendlerinnen und Pendlern, die unter der Woche zur Arbeit in den Nachbarkanton fahren. 40'000 Baselbieter pendeln jeden Tag in die Stadt. 11'000 Stadtbewohner ins Land, vorwiegend zu einem Arbeitsplatz im Bezirk Arlesheim. Allein 9'000 Stadtbasler verdienen dort ihr Einkommen.

Auf dem Centralbahnplatz herrscht nach wie vor ein emsiges Treiben. Die Fussgänger drängen in die Trams der BVB und BLT. Aus dem Bahnhof wälzt sich die Menschenmasse – weiterhin. Vielleicht ist nun ein Teil der rund 1'800 Pendlerinnen und Pendlern aus dem Laufental angekommen – mit Verspätung, denn ihr Zug hätte früher eintreffen müssen. Der Strom reisst nicht ab.

Heute, in unserer hypermobilen Gesellschaft, gehört Pendeln zum Alltag. Leistungsfähige Nahverkehrsmittel, ein ausgebautes und funktionierendes Fernverkehrssystem und die Demokratisierung der privaten Motorisierung erlauben es vielen Menschen, immer weiter weg von ihrem Arbeitsplatz zu leben. So hat sich das Pendlerwesen fest in unserer Gesellschaft etabliert.

Soziologisch betrachtet sind die Pendler ein Bindeglied zwischen zwei «Welten». Sie bewegen sich ständig zwischen ihrem in der Agglomeration oder auf dem Land liegenden Wohnort und dem urbanen Arbeitsplatz hin und her – oder in der Gegenrichtung,

wenn sie in der Stadt leben. Sie passen sich täglich neu an eine andere gesellschaftliche Umgebung an und leisten damit einen Beitrag zur Vermischung zweier verschiedener Gesellschaftskulturen.

Zwei Stunden Zeitaufwand pro Weg seien für einen Arbeitnehmer zumutbar, so die Praxis der kantonalen Arbeitsämter. Das wäre eine Reisezeit von vier Stunden pro Tag. Bei einem 100%-Arbeitspensum bleibt da wenig frei gestaltbare Zeit übrig. Im Strukturatlas der Schweiz wird ein Zeitaufwand von einer halben Stunde pro Weg als erträglich erachtet. Was ist nun tatsächlich verkraftbar? In einer schnelllebigen Gesellschaft, wo Qualität vielfach mit Effizienz und Rationalität gleichgesetzt wird, scheint fast alles zumutbar. Auch ein täglicher Arbeitsweg von 4 Stunden, hin und zurück. Für Weltstädte wie Tokio, Mexiko-Stadt, New York oder Seoul mag dies normal sein. Pendelnde, die zwischen den beiden Basel hin und her fahren, müssen zum Glück kaum mit solchen Strapazen rechnen – nicht einmal dann, wenn sie vom äussersten Zipfel des Baselbiets herkommen.

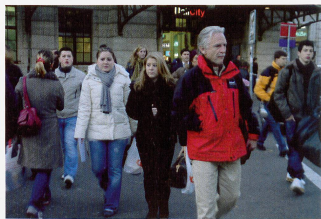
Noch vor hundertfünfzig Jahren war es nicht so leicht, in die Stadt zu kommen. Mauern und Stadttore, die nachts geschlossen blieben, erschwerten den Zugang. Noch 1844 wurde eigens für die Elsässerbahn ein Eisenbahn-Tor errichtet – aus Sicherheitsüberlegungen.

Die Tore zur Stadt bilden heute der EuroAirport, die beiden Bahnhöfe, die Autobahnausfahrten, die Zollstationen an den Landesgrenzen und, nicht zu vergessen, jene zahlreichen Tramstationen, an denen tagtäglich tausende von Pendlern die Stadtgrenze überqueren. Oft ohne zu wissen, dass hier, genau hier neues kantonales Territorium beginnt.

Baselbieter in der Stadt

Von den 159'000 Menschen, die im Kanton Basel-Stadt arbeiten, haben lediglich 74'000 auch hier ihren Wohnsitz. 40'000 von ihnen leben im Baselbiet. In einem Interview mit der Basler Zeitung stellte der ehemalige Regierungsrat Mathias Feldges einst fest: «Ohne die Baselbieter Pendler würde die Stadtbasler Wirtschaft zusammenbrechen» und die Fasnacht wäre ohne Baselbieter Beteiligung schlicht «nicht vorstellbar». Ob die Beteiligung von Stadtbaslern für das Zustandekommen des Chienbäse-Umzugs in Liestal ebenfalls so wichtig ist, darf immerhin bezweifelt werden. Die Beizer im «Stedtl» aber hätten gewiss einen tieferen Umsatz, würde der archaische Feuerbrauch von den Baslern ignoriert.

40'000 Baselbieter arbeiten im Kanton Basel-Stadt! Auch der Fussballclub Basel vertraut auf Kräfte aus dem Landkanton – und zwar schon lange. Heute heissen die Aushängeschilder Marco Streller aus Aesch und Benjamin Huggel aus Münchenstein. Früher verhalfen die Münchensteiner Gebrüder Yakin und die



Bildlegende:
 Oben: Basel Bahnhof SBB, 07.45 Uhr
 Mitte: Schnellstrasse Liestal - Basel
 Rechts: Strasse bei Bahnhof Liestal

Degenzwillinge aus Lampenberg dem FCB zu Höhenflügen. Und wie ist das nun eigentlich mit Roger Federer? Darf er als «Basler» bezeichnet werden? So wie das in den Medien häufig geschieht. Sieht sich «unser Roger» als Basler? Als Baselbieter? Oder steht er nicht einfach über diesem «Kantönleiste»?

Aussagen, wie jene der aufgeklärten Patrizierochter Anna Maria Preiswerk-Iselin, welche die Baselbieter 1832, zur Zeit der Trennungswirren mit «giftigen Schlangen» verglich, die «die Eingeweide eines gesunden Körpers zernagten», sind heute undenkbar. Die Wut der Nachbarn, die sich 1833 an der Hülfenschance die Köpfe einschlugen, ist verraucht. Zwie-spältigere Gefühle als gegenüber dem Baselbiet hat heute der Stadtbasler gegen das übermächtige Zürich. Das Baselbiet und die dort wohnende Bevölkerung werden geschätzt. Vielleicht weil viele Baselbieter recht eigentlich «städtische Migranten» sind.

Von der Stadt aufs Land und umgekehrt

Seit 1980 sind 22'000 Menschen aus dem Kanton Basel-Stadt in den Kanton Basel-Landschaft umgezogen. Denken sie ähnlich wie der deutsche Unternehmer und Philosoph Friedrich Engels? Anlässlich seiner ersten Schweizer Reise im 19. Jahrhundert notierte er: «Gottlob, dass wir Basel im Rücken haben! Solch eine trockene Stadt, voll Bratenröcke und Dreimaster, Philister und Patrizier und Methodisten, in der nichts frisch und kräftig ist als die Farben an Holbeins Passion». Ob die Stadtfüchtlinge heute ähnlich kritisch über die Stadt urteilen, bleibt offen. Dass sie das Leben auf dem Land mehr schätzen, ist aber anzunehmen.

Allein in den letzten zehn Jahren waren es über 12'000 Menschen, die aufs Land zogen. Diese Tendenz zur Stadtfucht ist seit den 1950er-Jahren feststellbar. Der seit diesen wirtschaftlichen Boomjahren im Allgemeinen gestiegene Wohlstand mag dazu beigetragen haben, dass es für immer mehr Städter möglich wurde, auf dem Land Wohneigentum zu erwerben. Dank der guten Verkehrsanbindung rückten seit den 1960er-Jahren immer mehr Gemeinden in Pendlernähe. Anfänglich waren es die unmittelbar an die Stadt angrenzenden Agglomerationsgemeinden, die grosse Bevölkerungszuwachsraten aufwiesen. Heute ziehen viele Menschen weiter weg vom städtischen Zentrum. Seit den 1990er-Jahren verzeichnen periphere Landgemeinden wie Anwil, Oltingen, Ormalingen oder Tecknau sowie das gesamte Laufental mit Ausnahme von Laufen die stärksten Zuwachsraten.

Es war aber nicht immer so, dass die Stadtbasler aufs Land zogen. Von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis in die 1950er-Jahre fand eine starke Landflucht statt. In der Folge wuchs die Stadtbevölkerung bis 1960 auf 225'000 Einwohnern. Heute sind es hauptsächlich junge Erwachsene zwischen 18 und 30 Jahren, die in die Stadt kommen. Demgegenüber ziehen viele

Familien mit Kindern und Besserverdienende aufs Land. So findet seit fast anderthalb Jahrhunderten, vielleicht seit der Zeit der Kantonstrennung oder zumindest bald danach, eine starke gegenseitige Durchmischung der Bevölkerung aus den beiden Nachbarantonen statt.

Insgesamt ziehen aber mehr Menschen von der Stadt aufs Land als umgekehrt. Mit aufwändigen Werbekampagnen versucht der Stadtkanton den Arbeitnehmern das Wohnen im Zentrum schmackhaft zu machen. Der Trend zur «Counterurbanization», wie die Umverteilung von Bevölkerung und auch Arbeitsplätzen vom städtischen und Agglo-Raum auf ländlich geprägte Gebiete im Fachjargon heisst, wird sich damit kaum aufhalten lassen. Aus raumplanerischer Sicht ist diese Entwicklung zu bedauern, da sie zu einem hohen Landverbrauch führt, Landschaft zerstört wird, die Natur und mit ihr die Flora und Fauna weiter zurückgedrängt und gleichzeitig die Zentren mit ihren wichtigen Funktionen für das Umland geschwächt werden.

Die Zersiedelung der Landschaft und das Pendlerwesen haben aber auch ihr Gutes, wie in einer Studie des Geographischen Instituts der Universität Basel zu lesen ist: Sie «verwischen den klassischen Stadt-Land-Gegensatz und binden immer weitere ländliche Gemeinden in das „System Stadt“ mit seinen zentralörtlichen Dienstleistungen ein.»

Stadt und Land sind verwaltungstechnisch getrennt. Die Regierung im «Stedtl» und jene in der Stadt sind nicht immer einer Meinung. Auch wenn die Zusammenarbeit zwischen den beiden Kantonen gepflegt wird, geraten sich Landräte in Liestal und Grossräte in Basel, wie das zu einer Demokratie gehört, manchmal in die Haare. Die Zivilgesellschaft der beiden Basel aber lebt und arbeitet in beiden Kantonen, pendelt regelmässig vom einen in das andere Basel und gestaltet so einen Lebens- und Arbeitsraum, wo das Gemeinsame das Trennende überwiegt. Tatsächlich reichen die Verbindungen nicht nur von Schönenbuch bis Ammel, sondern von Kleinhüningen bis Tecknau, von Laufen bis Bettingen, vom Klybeck bis ins «Stedtl». In einer globalisierten Gesellschaft reichen sie noch viel weiter – dass die Birs da einen unpassierbaren Strom darstellen könnte, ist unvorstellbar.

Verwendete Literatur:
Kreis Georg/von Wartburg Beat (Hrsg.), Geschichte einer städtischen Gesellschaft, Basel: Christoph Merian Verlag, 2000.
Leuenberger Martin/Schneider Hans Rudolf, «Kommen Sie zu uns nach der Landschaft, in Basel ist keine Luft für Sie!», Die Revolution in Baden und die Flüchtlinge im Baselbiet, in: Christoph Merian Stiftung (Hrsg.), Basler Stadtbuch 1998. Ausgabe 1999. 199. Jahr, Basel: Christoph Merian Verlag, 1999.
Thommen Michèle, Der Pendler als Indikator für erhöhte Mobilität und die zunehmende Vernetzung in industriellen und



Bildlegende:
 Unten: Städtli, Liestal
 Rechts: Städtli, Liestal



postindustriellen Gesellschaften am Beispiel regionaler Vernetzung in der Regio TriRhena, Lizentiats-Arbeit, Phil.-hist. Fakultät, Universität Basel, 2000.

Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt (Hrsg.), Bevölkerungsstruktur und Bevölkerungsdynamik beider Basel, Basel: 1999.

Statistik Baselland (Hrsg.), Wanderungsbilanz des Baseltals seit 1980, Liestal: 2006.

Bildlegende:
 Oben: Stadttor Liestal
 Unten: Bahnhof Liestal

