Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft

Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt

Band: - (2017)

Heft: 4: Unterwegs

Artikel: Stephan Appenzeller über die Geschichte des Dreiländertrams : von Valutagängerinnen und Schnäppchenjägern

Autor: Appenzeller, Stephan / Valentin, Christine

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-842697

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

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

Stephan Appenzeller über die Geschichte des Dreiländertrams

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 Arbeitertarife 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 Bertolf)

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

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

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 Triregio 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

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 Erfolgsstory. 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 einkaufen 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 Innerstadtgeschäfte.

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 Hafenbahn.

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 einge-

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 Haltestelle 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 Südelsass. 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.