



Die Frauen der Troupe Skokov springen von Schaukel zu Schaukel – sehr zur Begeisterung des Publikums. Foto: Anna Stuppia (PD)

Im Bruchteil einer Sekunde: Circus Knie verzaubert Publikum

Zirkusmagie in Basel Luftakrobat Svyatoslav Rasshivkin und andere Artisten begeistern, während Mike Müller sich die Basler Polizei und Xherdan Shaqiri vorknöpft.

Andrea Schuhmacher

Schafft sie den Sprung? Fällt er von der Decke? Bleiben sie im Gleichgewicht? Das sind Fragen, die sich das Publikum an der Premiere des Circus Knie in Basel immer wieder stellt. In diesem Bruchteil einer Sekunde, in dem die Artisten in der Luft schweben, hält jede und jeder im Zelt auf der Rosentalanlage den Atem an. Mucksmäuschenstill ist es für diesen von Spannung erfüllten Moment – und dann folgt stets die freudige Feststellung: Ja, die Luft- und Hand-auf-Hand-Akrobaten, die Einradartistinnen und die Tänzer können das.

Einer dieser Künstler ist Svyatoslav Rasshivkin. Der Russe, der am Donnerstag seinen 24-jährigen Geburtstag feierte, ist ein Zirkuskind. «Mit drei Jahren fing ich an zu trainieren, als ich sieben Jahre alt war, hatte ich meinen ersten Auftritt – und verliebte mich sofort», sagt Rasshivkin im Gespräch mit dieser Redaktion kurz vor der Premiere in Basel.

Bereits seine Grosseltern waren Zirkusartisten, nämlich Hand-auf-Hand-Akrobaten, die sich bei der Arbeit kennen und lieben lernten. Es war sein Grossvater, der Rasshivkin in jungen Jahren in der Disziplin Luftakrobatik trainierte.

Diese Künste stellt er in der Tournee 2025 des Circus Knie in einer technisch und körperlich äusserst ausgeklügelten Nummer mit Kinetic Balls vor. Während Rasshivkin sich mithilfe von zwei Bändern, Strapaten genannt, in die Luft hievt – unter anderem im Spagat! –, schweben die programmierten Bälle in verschiedenen Formationen durch die Arena. Das imposante Bild, das Körperkraft und Programmierkunst liefern, wird durch den leuchtenden, mobilen LED-Boden ergänzt.

Diese Nummer ist selbst für Rasshivkin etwas ganz Neues. Auch die Techniker, die für die Bälle zuständig sind, hatten zuvor noch nie für eine Luftakrobatik-Nummer programmiert. «Das ist die ausgeklügeltste Nummer,

die ich je erlebt habe», sagt der 24-Jährige. Und das will etwas heissen. Schliesslich ist er durch die halbe Welt gereist, hatte Auftritte in Thailand, Singapur, Kasachstan, den Niederlanden – und war im Jahr 2014 sogar Finalist in der Castingshow «France's Got Talent». Er denkt ganz sicher nicht ans Aufhören: «Ich weiss nicht, ob es einen besseren Job auf der Welt gibt als Zirkusartist.»

Eine richtig gute Pferdeshow der Familie Knie

Svyatoslav Rasshivkin ist aber längst nicht der einzige Akrobat, der in dieser Tournee des Circus Knie auffällt. Da ist zum Beispiel das Duo Acero, das am chinesischen Mast seine Muskeln spielen lässt. Einfach nur beeindruckend, wie er während der Nummer senkrecht am Mast hängt und sie auf seinem Oberkörper den Handstand macht. Oder die Troupe Skokov, der zwar ein klitzekleiner Fehler an der doppelten russischen Schaukel unterläuft, die sich davon aber keineswegs beeindrucken lässt.

Die Familie Knie liefert das, wofür sie seit eh und je bekannt ist: eine richtig gute Pferdeshow. Ivan Knie treibt, auf dem Rücken von zwei Tieren stehend, 16 Pferde durch die Manege. Ein grosses «Ah» geht durch das Zelt, wenn sich der kleine Bruder Maycol Knie auf seinem Pony reitend zu ihm gesellt. Schwester Chanel Marie Knie wird derweil wieder die Ehre zuteil, eine eigene Darbietung zu präsentieren.

Aber nicht nur die körperlich anstrengenden Nummern begeistern das Publikum. Comedian Mike Müller ist in Höchstform – und hat sich über die Verhältnisse in Basel richtig gut informiert. Die Uni-Mensa, die Polizei oder Xherdan Shaqiri – nichts ist vor seiner scharfen Zunge sicher. Sowohl Müller wie auch Musik-Clown Chistirrin binden das Publikum erfolgreich in ihre Nummern ein. Es ist ihr Charme, der die Menschen zum Lachen bringt – auch wenn ihnen gerade eine Perücke aufmontiert wird.

Lange Rede, kurzer Sinn: Ein Besuch im Nationalzirkus lohnt.



Ivan Knie steht auf dem Rücken von zwei Pferden und lässt weitere Tiere unter sich durchreiten. Foto: Anna Stuppia (PD)



Mike Müller hat seinen Auftritt im Circus Knie für Basel angepasst. Mit Erfolg. Foto: Patrick Gutenberg

Keller erteilt Neuauflage des Rheintunnels Absage

Verkehr der Zukunft Basel droht auf Strasse und Schiene ein Kollaps, Projekte stocken. Wie weiter mit der Mobilität in der Region?

Nein, Esther Keller ist nicht zu haben für eine Neuauflage des Rheintunnels.

Nach dem noch jungen Volks-Nein zum Autobahnausbau hatte die Handelskammer beider Basel (HKBB) die Wiederaufnahme des Infrastrukturprojekts – eine Art Rheintunnel plus – gefordert. Davon will die Basler Bau- und Verkehrsdirektorin aktuell aber nichts wissen. «Es kam ein Nein der basel-städtischen Bevölkerung, an das halten wir uns auch.» Es sei nicht an der Exekutive, diese Debatte neu zu lancieren.

Welche Verkehrspolitik braucht Basel? Über diese zentrale Frage stritten sich am Donnerstagabend Verkehrspolitikerinnen und -politiker aus der Region. Die Handelskammer sieht einen neuen Anlauf für ein unterirdisches Autobahnprojekt zur Entlastung der Osttangente als dringlich und zwingend. Für die Wirtschaft sei eine gute Erreichbarkeit zentral, sagte Michael Hug, Der LDP-Grossrat verantwortet bei der Handelskammer den Bereich Verkehr. Aktuell kommt es auf Basels Strassen zu täglichen Infarkten, die Stautunden summieren sich. Wenn in zehn bis zwölf Jahren dann auch noch die Osttangente selbst saniert werden muss, ist der Verkehrskollaps programmiert.

Dank flankierenden Massnahmen und Zugeständnissen bei der Osttangente will die HKBB auch linke Kräfte mit an Bord holen für ein neues Rheintunnel-Projekt.

kann den Transitverkehr nicht mit Lastenvelo bekämpfen.»

Der Volkswille am Rheinknie hat in den vergangenen Jahren allerdings deutlich gezeigt: Eine Mehrheit der Baslerinnen und Basler will mehr Velo und weniger Auto. Zuletzt mit dem Ja zum Veloroutenausbau. Etwa 1000 oberirdische Parkplätze sollen dafür wegfallen.

Einigkeit herrschte darüber, dass die Innenstadt von den vielen Linien befreit werden müsse, um das Tramnetz flexibler zu machen.

Durch einen solchen Abbau, so Hug, drohe man aber auch innerhalb der Kantons Grenzen in Probleme zu laufen. Der Suchverkehr in den Quartieren nehme wegen wegfallender Parkflächen zu, Gewerbetreibende könnten ihre Waren nicht mehr umschlagen. Esther Keller stellte neben zumindest angedachten Quartierparkings in Aussicht, mehr Umschlagplätze und reservierbare Gewerbeparkplätze zu kreieren.

Ein Problem: Die Allmend sei im Vergleich zu privaten Tiefgaragenplätzen «extrem» günstig. Bis im letzten Jahr kostete eine Anwohnerparkkarte 284 Franken im Jahr. Wohingegen ein Einstellplatz gern mal fast gleich viel im Monat kosten kann. Die nun eingeführte massive Preiserhöhung habe bereits Wirkung gezeigt: «Seither haben zehn Prozent weniger Personen eine Anwohnerparkkarte gelöst», so Keller.

Velos in der Stadt – aber was ist mit dem Transitverkehr?

Das birgt einen Zielkonflikt. Zwischen Basels Position als Einfallstor zur Schweiz, als Nadelöhr der wichtigen Nord-Süd-Achse für den Transit- und Güterverkehr – und der ausgeprägten Klimapolitik des Kantons. Diese sieht eine starke Reduktion des Autoverkehrs vor.

Entsprechend dezidiert stellte sich Anina Ineichen, Grünen-Grossrätin und Präsidentin von Pro Velo, gegen die Idee eines Rheintunnels 2.0. Eine Zwängelei sei dies. «Wir haben Klimaziele in Basel. Hat sich denn die Handelskammer auch schon mal gefragt, ob nicht der motorisierte Individualverkehr das Problem ist? Man steht ja nicht im Stau, man ist Stau.»

Gewohnt pointiert fiel das Gegenvotum von Andreas Dürr aus. Der Präsident der Sektion beider Basel des Automobil-Clubs der Schweiz und FDP-Landrat nahm in der Debatte auch die Sicht aus der Landschaft ein. «Um in der Stadt von A nach B zu gelangen, mag das Velo das richtige Fahrzeug sein. Aber was ist, wenn man auf längeren Strecken von A nach B, C und nach D gelangen muss? Das lässt sich dann auch nicht mit dem ÖV bewältigen.» Und: «Man

Esther Keller ist an diesem heissen Juniabend froh, ist sie mit dem Velo zum Podium ins Gundeli geradelt. Am frühen Abend stauten sich in der Elsäasserstrasse, am Kannenfeldplatz und andernorts nämlich Autos, Busse und Trams – weil in der Aeschenvorstadt ein PKW mit einem Drämmli zusammengestossen war.

Das Tramnetz – auch diese Dauerbaustelle wurde diskutiert. Der Grosse Rat hat erst gerade 3,4 Millionen Franken zur weiteren Planung neuer Tramlinien wie der Margarethenverbindung, des Claratrams und des Petersgraben-Trams gesprochen. Einigkeit herrschte darüber, dass die Innenstadt von den vielen Linien befreit werden müsse, um das Netz flexibler zu machen sowie Entwicklungsareale und die Agglo-Gemeinden besser zu erschliessen. In einigen Jahrzehnten dann möglicherweise ergänzt mit einem S-Bahn-Netz und dem Herzstück.

Der Bahnausbau sei «unglaublich wichtig» für die Region, befand man in weitgehendem Einvernehmen. Dass der Bund den Zeithorizont für eine Realisierung ins Jahr 2080 verschoben hat, wurde kritisiert. Derzeit reise sie fast wöchentlich nach Bern, um für die Basler Wünsche zu weibeln, sagte die Verkehrsdirektorin.

Anja Sciarra