

## «Die Erfolgsgeschichte geht weiter»

Christoph Koellreuter zur Zukunft der Life-Sciences – und zu den Defiziten der Region

INTERVIEW: RAHEL KOERFGEN, STEFAN SCHUPPLI



Foto Roland Schmid

**Am Donnerstag findet das vierte Metrobasel-Forum im Kongresszentrum statt. Thema ist auch die Beziehung zu Zürich und Genf. Metrobasel-Direktor Christoph Koellreuter (64) ist der Auffassung, dass diese beiden Stadtregionen offener sind als Basel.**

**BaZ:** Metrobasel ist ein schwer fassbarer Verein. Was bezweckt er überhaupt?

**CHRISTOPH KOELLREUTER:** Wir wollen sensibilisieren. Die Öffentlichkeit soll sich über die Bedürfnisse der Region im Klaren sein, damit aus dieser noch etwas verschlafenen eine dynamische Metropolitanregion entsteht. Die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen müssen zugunsten des unternehmerischen Spielraums verbessert, mindestens aber gehalten werden. Basel ist mit 36 000 Arbeitskräften der grösste Life-Sciences-Standort Europas. Aber die Amerikaner und Chinesen schlafen nicht! Wir müssen uns deshalb dafür einsetzen, dass die Bedingungen namentlich für die Pharmaindustrie gut bleiben. Die Forschungsfreundlichkeit ist dabei sehr wichtig.

Die Region ist stark fragmentiert, es sind drei Länder, und auf Schweizer Seite sind fünf Kantone involviert. Der Schweizer Teil hat bezüglich Wachstum die Nase vorn. Wie lässt sich das erklären?

Die Life-Sciences-Erfolgsgeschichte findet fast ausschliesslich auf der Schweizer Seite statt. Auf der

### «Mittlerweile ist Basel der grösste Life-Sciences-Standort in Europa.»

deutschen und französischen Seite sind in den letzten Jahren in der Pharmaindustrie je zehn Prozent der Arbeitsplätze verloren gegangen.

**Warum?**

Sie sind durch strenge Regulierungen, die in ihren Hauptstädten festgelegt werden, in ihrer Handlungsfreiheit sehr eingeschränkt. Die Schweiz ist liberaler: Hier sind zum Beispiel die Arbeitsgesetze viel firmenfreundlicher, weshalb sich Unternehmen lieber in Basel als in Saint-Louis niederlassen. Zu-

dem hat Basel ein Budget, das 40- bis 50-mal grösser ist als jenes der Stadt Lörrach. Das sind Welten.

Behindern Frankreich und Deutschland also die wirtschaftliche Entwicklung der Region?

Ja, das kann man so sagen. Nehmen wir den öffentlichen Verkehr: Wir haben ja nicht einmal einen grenzüberschreitenden Tarifverbund. Wir müssen

### Brennende Themen

**PLATTFORM.** Das Projekt Metrobasel besteht mittlerweile seit rund drei Jahren, Initiant ist der ehemalige BAK-Direktor Christoph Koellreuter. Am 7. April 2008 wurde der entsprechende Verein als Plattform für alle Engagierten aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft aus dem Raum Basel gegründet. Metrobasel sieht sich als Plattform und Stimme der Region und unterstützt Bemühungen bezüglich der Erhaltung und des Ausbaus der internationalen Wettbewerbsfähigkeit Basels. Träger des Vereins sind der Kanton Basel-Stadt, Novartis sowie rund 75 weitere Partner aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Jeweils im November erscheint der Metrobasel-Report in der BaZ. Er zeigt die wichtigsten Informationen und Erkenntnisse zu allen Projekten auf.

**FORUM.** Am Metrobasel-Forum wiederum, welches am Donnerstag, 20. November, von 9.30 bis 12.30 Uhr im Kongresszentrum stattfindet, werden brennende Themen rund um die Region Basel diskutiert. Dieses Jahr treten unter anderem der Basler Regierungspräsident Guy Morin, Wirtschaftsminister Ralph Lewin und der Zürcher Stadtpräsident Elmar Ledergerber auf. [sssch/rak](mailto:sssch/rak)

> [www.metrobasel.org](http://www.metrobasel.org)

aber alles unternehmen, um zu mehr grenzüberschreitenden Angeboten zu gelangen, um diesbezüglich gegenüber Zürich nicht weiter abzufallen.

**Wo setzt Metrobasel denn konkret an?**

In Gesprächen mit den Handelskammern und Regierungen hat sich herausgestellt, dass das grösste Defizit beim fundierten Lobbying in Bundesbern

liegt. Wenn aber dort irgendetwas schief läuft, etwa auf Gesetzesebene, dann kann das für die Region weitreichende Konsequenzen haben. Deshalb bemühen wir uns besonders um dieses Lobbying. Und wir versuchen, Genf und Zürich aufzuzeigen, dass sie ähnliche Interessen haben wie wir – bei der Gesetzgebung, bei der Forschung, Bildung und den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

**Metrobasel hat 2006 die sogenannte «Vision 2020» für Basel formuliert: Unter anderem soll die Region offener werden, die Lebensqualität soll gesteigert werden, und sie soll führend sein im Life-Sciences-Bereich. Wie sieht es jetzt, zwei Jahre später, aus?**

Die Life-Sciences-Erfolgsgeschichte geht weiter. Vor drei Jahren waren wir noch der drittgrösste Life-Sciences-Standort in Europa hinter Paris und Mailand, heute sind wir an der Spitze. Dieser Bereich sorgt für eine hohe Arbeitsplatzsicherheit, was wiederum die Lebensqualität erhöht.

**Und bezüglich Offenheit? Was kann Basel von Zürich und Genf lernen?**

Wir haben eine unterentwickelte Kreativszene; Zürich ist hier deutlich besser positioniert. Und dann ist da die Zürcher Regio-S-Bahn, die in der Lage ist, hocheffizient viele Menschen von einem Ort an den

**«Basel ist gut aufgestellt und muss sich weniger Sorgen machen als Zürich.»**

nächsten zu bringen. Von Genf können wir lernen, wie die Integration internationaler Talente, Organisationen und Unternehmen erfolgreich vonstatten geht. Die Stadt ist hier offener als Basel: Der eng-

lischsprachigen internationalen Community ist es zwar wohl hier, aber sie ist relativ schlecht integriert. Dies hat vielleicht etwas mit dem lokalen Brauchtum zu tun, das sich Externen gegenüber weniger offen präsentiert als anderswo.

**Und wo liegt der Vorteil von Basel den anderen beiden Regionen gegenüber?**

Abgesehen von der Attraktivität der Life-Sciences-Branche ist es der Transportbereich. Basel verfügt innerhalb der Schweiz über die beste europäische Bahnerreichbarkeit. Da die Luftfahrt immer teurer wird, müssen Genf und Zürich ein grosses Interesse daran haben, sich stärker an den Bahnknotenpunkt Basel anzubinden. Der Wisenbergtunnel ist deshalb nicht nur für uns von Vorteil, sondern auch für Zürich, das Mittelland und das Bassin Lémanique. Wir brauchen viel mehr Kapazität für den Güterverkehr, sei dies in Europa oder innerhalb der Schweiz.

**Hat Metrobasel da schon gehandelt?**

Wir haben uns mit den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und der Handelskammer beider Basel und mit einem Forschungsunternehmen zusammengesetzt. Wir versuchen nun gewisse Stossrichtungen betreffend Eisenbahnkapazitäten zu formulieren. Auch soll der Eidgenossenschaft klar werden, dass der Ausbau der Schieneninfrastruktur im Interesse der ganzen Schweiz ist.

**Inwiefern wirkt sich eigentlich Ihrer Ansicht nach die Finanzkrise auf die Region aus?**

Wir sind gut aufgestellt und müssen uns weniger Sorgen machen als etwa der Finanzplatz Zürich. Der Gesundheitssektor und damit auch die Pharmaindustrie ist krisenresistenter, und Gesundheit ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Gerade die Basler Pharmaindustrie, welche auf topinnovative Medikamente setzt, hat weniger zu befürchten.