

# „Schweiz ist forschungsfreundlicher“

BZ-INTERVIEW mit Christoph Koellreuter von Metrobasel zur Entwicklung der Region und der Kooperation über die Grenze / Von Andrea Drescher

**Die Wirtschaft in der Region Basel entwickelt sich in Südbaden, dem Elsass und der Nordwestschweiz sehr unterschiedlich. Das gilt vor allem für die Life Sciences genannten Lebenswissenschaften. Sie sind für Metrobasel nur im Schweizer Teil des Dreilandes ein Erfolg; durch staatliche Regulierungen und hohe Steuerlasten werden Frankreich und Deutschland dagegen immer unattraktiver.**

**D**ie Region Basel soll grenzübergreifend zusammenwachsen, um sich wirtschaftlich entwickeln und im internationalen Wettbewerb besser bestehen zu können. Doch gelingt dies bislang nur bedingt. Andrea Drescher unterhielt sich mit Christoph Koellreuter vom Verein Metrobasel über die strukturellen und politischen Hürden, die besonders in Deutschland und Frankreich einer gemeinsamen Erfolgsgeschichte im Wege stehen.

**BZ:** *Wie zufrieden sind Sie mit der wirtschaftlichen Entwicklung in der Region Basel?*

**Koellreuter:** Sehr. Wir haben eine Erfolgsgeschichte der Life Sciences, weil wir mit Gesundheit und hochinnovativen Produkten seitens der Pharma-, Agro- und Medizintechnikunternehmen im richtigen Themenfeld positioniert sind. Dadurch haben wir ein überdurchschnittliches Wachstum in der Schweiz und in Europa. Nur leider ist diese Erfolgsgeschichte stark auf die Schweizer Seite beschränkt.

**BZ:** *Können Sie das näher erläutern?*

**Koellreuter:** Die Entwicklung im deutschen und im französischen Teil unserer Region ist sehr unterschiedlich. Der Landkreis Lörrach ist dank liberaleren Regulierungen im Produktmarkt, etwa im Einzelhandel, im Vergleich zur Schweiz und erst recht zu Frankreich heute ein attraktiver Dienstleistungsstandort.

**BZ:** *Wenn Sie „heute“ sagen, dann deutet dies auf eine neuere Entwicklung hin?*

**Koellreuter:** Eine Rolle spielt vermutlich Hartz IV. Deutschland hat seinen Ar-

beitsmarkt liberalisiert, von daher werden mehr Arbeitsplätze geschaffen. Die Franzosen haben es mit Einführung ihrer 35-Stunden-Woche umgekehrt gemacht. Dort ist alles restriktiver geworden. Deshalb ist die Arbeitsplatzentwicklung vor allem im Dienstleistungssektor grundverschieden. Überdurchschnittlich positiv ist sie auf deutscher Seite. Hier werden die Defizite, die beide Länder in den Life Sciences haben, sogar überkompensiert.

**BZ:** *Weil wir mehr Arbeitsplätze haben?*

**Koellreuter:** Es werden Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor geschaffen, und zwar mit einer leicht höheren Zuwachsrate als selbst in der Nordwestschweiz. Zum liberaleren deutschen Arbeitsrecht kommt hinzu, dass die deutschen Arbeitskräfte den Anforderungen der regionalen Wirtschaft besser entsprechen als die französischen. Das beginnt schon mit der Sprache. Denn wir sind zu 85 Prozent deutschsprachig. Vermutlich ist auch die Ausbildung in Deutschland besser, so dass wir uns vor allem um das französische Gebiet sorgen.

**BZ:** *Warum ist die Entwicklung bei den Life Sciences auf deutscher und französischer Seite negativ?*

**Koellreuter:** Es ist ein Mix von ungünstigen Regulierungen. Die Schweiz ist forschungsfreundlicher als Deutschland. Für Frankreich haben wir leider keine Untersuchung, aber es ist zu vermuten, dass die Situation hier noch schlechter ist.

**BZ:** *Woran krankt es?*

**Koellreuter:** Das beginnt mit Zulassungsverfahren für Medikamente, es geht um den Schutz geistigen Eigentums, um Parallelimporte, um Regulierungen in der Forschung – es sind komplexe Felder, die in Deutschland restriktiver reguliert sind. Wobei auch die Schweiz gefordert ist, denn Nordamerika und Asien sind noch forschungsfreundlicher. Das zweite sind die Arbeitsmarktregulierungen. Schließlich kommt die Steuerbelastung hinzu, die in Deutschland und Frankreich ebenfalls negativer wirkt als in der Schweiz.

**BZ:** *Werden sich die Life Sciences deshalb stärker in die Nordwestschweiz verlagern?*

**Koellreuter:** Ja. Deutschland macht meiner Einschätzung nach nicht die richtige Politik. Es fließen zwar irgendwelche Privatisierungsmilliarden, aber die bringen nichts, wenn das ganze regulatorische und steuerliche Umfeld nicht stimmig ist.

## INFOBOX

### METROBASEL

Angestoßen wurde Metrobasel vom Wirtschaftsforschungsinstitut BAK Basel Economics. Unter Leitung des langjährigen BAK-Direktors, Christoph Koellreuter, ist Metrobasel seit April 2008 ein Verein, der sich als Plattform und Vertretung der Metropolitanregion Basel versteht und dazu beitragen will, die internationale Wettbewerbsfähigkeit und Entwicklung des Wirtschaftsraums voranzutreiben. Dazu werden öffentliche Veranstaltungen wie das heutige Metrobasel-Forum organisiert, Studien initiiert und auch direkt auf Vertreter von Politik,

Wirtschaft und Zivilgesellschaft zugegangen. Themen sind Ausbildung, Lehre und Forschung, offene und flexible Märkte, die Steuerbelastungen, der Bedarf an hochqualifizierten Arbeitskräften, die Verkehrsinfrastruktur, die Kommunikation sowie eine größtmögliche Übereinstimmung der politischen mit den wirtschaftlichen Entscheidungs- und Lebensräumen in dem durch Landes- und Kantonsgrenzen zerschnittenen Gebiet. Dem Gründungsvorstand des Vereins gehören unter anderem Lörrachs Landrat Walter Schneider und der Basler Regierungspräsident Guy Morin an. *ad*

**BZ:** *Kehren wir in die Region zurück. Wie kann sie sich denn als Wirtschaftsstandort entwickeln und wettbewerbsfähig bleiben?*

**Koellreuter:** Für mich stellt sich die Frage, ob wir von Metrobasel in Paris und Berlin vorstellig werden sollten. Mich persönlich würde es reizen, zusammen mit hiesigen Firmenchefs den Bundesparslamentariern unsere Situation zu schildern. Aber das kann nicht unser Schwerpunkt sein. Bundesbern dagegen sehr wohl: Mit unserem Verein wollen wir dort das Lobbying verstärken. Für die Region Basel ist es wichtig, dass wir im Verkehrsbereich vorwärts machen.

**BZ:** *Wer ist dort der größte Bremsklotz?*

**Koellreuter:** Ein kleines Beispiel: Ich bin in der Begleitgruppe der Regio Basiliensis tätig, dem Schweizer Partner für die Zusammenarbeit am Oberrhein. Dort hat jemand vom Eurodistrict über den Stand der Projekte im öffentlichen Nahverkehr referiert. Die Minimalerwartung auf Schweizer Seite ist, dass der Tarifverbund Nordwestschweiz ausgeweitet wird auf den Kreis Lörrach und die Pays de St. Louis. Dass die Arbeitsgruppe im TEB nicht mal diese politische Vorgabe hatte, hat uns sehr enttäuscht.

**BZ:** *Geht es nicht auch um grundsätzliche Verbesserungen beim Schienenverkehr, zum Beispiel um den Wisenbergtunnel zur Entzerrung des Nadelöhrs Basel?*

**Koellreuter:** Metrobasel arbeitet gerade an einem Projekt, das zum ersten Quartal 2009 Ergebnisse bringen soll. Zielrichtung ist es, für Bern Argumente zu sammeln und zu berechnen, warum es für die gesamte Eidgenossenschaft volkswirtschaftlich rentabel ist, den Bahnverkehr aus Deutschland und Frankreich besser abzunehmen.

**BZ:** *Wie wollen Sie argumentieren?*

**Koellreuter:** Nicht nur aus der Sicht Basels, sondern auch der des Metropolitan-

raums Zürich oder generell des Mittellandes ist es irrwitzig, wenn wir aus Deutschland und Frankreich tolle Hochgeschwindigkeitsverbindungen bekommen und die Züge ab Basel langsam weertuckern. Zudem gibt es noch den Güterverkehr. Auch in der Schweiz möchte man mehr Binnengüterverkehr auf die Bahn bringen, aber dazu fehlen die Kapazitäten. Hier müsste mehr investiert werden. Unser Projekt soll klar machen, dass es im Interesse aller ist, besser an Basel als Bahnknotenpunkt angebunden zu sein. Denn die Schienenreichbarkeit auf dem europäischen Kontinent ist hier viel besser als in Zürich, Bern oder Genf.

**BZ:** *Warum ist dies innerhalb der Schweiz so schwer zu vermitteln?*

**Koellreuter:** Weil sowohl im Straßen- als auch im Bahnverkehr die Mittelachse immer Priorität hatte. Jetzt müssen wir unseren Mit-Eidgenossen beibringen, dass man den Verkehr aus Deutschland und Frankreich effizient abnehmen und weiterführen muss.

**BZ:** *Welche Rolle spielt der Luftverkehr?*

**Koellreuter:** Ich gehe davon aus, dass Erdöl langfristig sehr viel teurer wird und die Luftfahrtkosten daher steigen werden. Aus diesem Grund wird in einem Radius von 500 bis 700 Kilometern, also innerhalb Europas, mehr Verkehr über die Schiene laufen. Den Euro-Airport interkontinental auszubauen, wenn wir schon Zürich und Frankfurt haben, macht aber so oder so wenig Sinn.

**BZ:** *Apropos Zürich: Sie fordern eine stärkere Zusammenarbeit der Metropolen Basel, Zürich und Genf. Warum?*

**Koellreuter:** Weil wir gemeinsame Interessen haben. Life Sciences, High-Tech

und Finanzdienstleistungen sind vor allem in diesen Regionen zu Hause. Betrachtet man aber das Wirken ihrer Parlamentarier in Bern, dann ist das politische Resultat oft null, weil sich links und rechts aufheben. Die Vertreter der ländlicheren Kantone verstehen es viel besser, ihre Anliegen vereint zu vertreten.

**BZ:** *Die Großregionen sollen also an einem Strang ziehen, um sich in Bern mehr Gehör verschaffen zu können?*

**Koellreuter:** Basel-Stadt als Kern unserer ist schon aufgrund seiner Größe auf eine Zusammenarbeit angewiesen. Es könnte allerdings auch innerhalb unserer Region besser laufen. Schon die beiden

Basler Kantone haben oft Mühe miteinander. Wir haben zwar Fortschritte gemacht, etwa mit der Universität, bei der Fachhochschule und auch im Verkehr. Aber das reicht nicht.

**BZ:** *Dann gibt es noch die Staatsgrenzen.*

**Koellreuter:** Unsere französischen und deutschen Nachbarn haben leider gebundene Hände durch ihre Zentralen in Paris und Berlin, und auch von ihren finanziellen Möglichkeiten her sind sie kleiner als Basel. Das politische Potenzial für Basel-Stadt nach Süden hin wird daher höher eingeschätzt als nach Norden. Zwar wäre die grenzüberschreitende Zusammenar-

beit am Oberrhein die natürlichere Entwicklung. Aber die ist institutionell leider schwierig. Wir bräuchten zum Beispiel eine grenzüberschreitende Raumplanung.

**BZ:** *Geht's nicht darum, dass die Schweiz international nur mithalten kann, wenn sie sich als Gesamtpaket verkauft?*

**Koellreuter:** Zum Teil läuft es natürlich darauf hinaus. Im wissenschaftlichen Bereich ist die Eidgenossenschaft sehr aktiv, was die Außenbeziehungen betrifft. Bei den Life Sciences muss sich das Land gegenüber Nordamerika und Asien behaupten, weil die Konkurrenz aus Europa mehr oder weniger abgehängt ist.