

«Einige Firmen bauen einen EU-Standort auf»

Direktor der Handelskammer beider Basel Martin Dätwyler nimmt Stellung zur Europapolitik, zu den Wirtschaftsaussichten, zu Mobility-Pricing und zu weiteren Infrastrukturprojekten.

Thomas Dähler

Die Schweiz, Herr Dätwyler, kann sich trotz Corona auf eine gute Konjunktorentwicklung abstützen. Richtig?

Ja, absolut. Die offiziellen Prognosen des Staatssekretariats für Wirtschaft sagen für 2021 ein Wachstum von 3,2 Prozent und für 2022 eines von 3,4 Prozent voraus. Das deckt sich mit dem Stimmungsbarometer der Handelskammer beider Basel vom vergangenen Herbst. Die Stimmung ist viel besser als noch im Frühling. Die Hälfte der befragten Unternehmen beurteilen ihren aktuellen Geschäftsgang als gut, doppelt so viele wie im Frühling. Für das kommende Jahr erwartet ein Drittel der Unternehmen in unserer Region einen weiter verbesserten Geschäftsgang. Erfreulich ist, dass es sogar Unternehmen gibt, die Rekordzahlen erwirtschaften.

Einige Branchen dürften dennoch wegen Corona unter Druck stehen.

Die erfreuliche Bilanz darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass in einzelnen Branchen ein Auf und Ab herrscht. Die aktuelle Corona-Entwicklung wird den Kassen dieser Unternehmen wieder neue Löcher beschern. Besonders schwer haben es die Hotellerie, die Gastronomie und die Eventbranche. Der Konsumwille aber ist weiterhin vorhanden. Es ist deshalb wichtig, dass die Läden, die Hotels und die Restaurants offen bleiben. So kommen sie vielleicht mit einem blauen Auge davon. Die entsprechenden Schutzkonzepte sind wirksam.

Sorgenlos sind Sie also nicht.

Nein, Probleme bereiten der Wirtschaft die fragilen Lieferketten. Es gibt kaum ein Unternehmen, das nicht damit kämpfen muss. Die Preisentwicklung ist ungünstig, die Unsicherheit gross, ob bestellte Produkte auch geliefert werden. Preise für Rohstoffe sind teilweise ausser Rand und Band geraten. Die Inflationsgefahr ist reell. Bei Zinsen und Wechselkursen besteht zudem Unsicherheit. Verstärkt hat sich auch der Fachkräftemangel. Die gegenwärtige Corona-Situation erschwert die Rekrutierung von ausländischen Fachkräften zusätzlich. Stark wachsende Unter-



Martin Dätwyler ist besorgt: «Innenpolitisch gibt es keinerlei Signale, wie es mit dem bilateralen Weg weitergehen soll.» Foto: Florian Bärtschiger

nehmen, etwa in den Lifesciences, leiden enorm unter Personalmangel. Moderna etwa sucht zusammen mit Lonza händleringend Personal, um die Produktionslinien für den Impfstoff aufrechtzuerhalten. Zusätzlich für Unsicherheit sorgt die Europapolitik der Schweiz.

Die Handelskammer hat im Mai, als der Bundesrat die Verhandlungen über ein institutionelles Rahmenabkommen mit der EU abbrach, mit Besorgnis reagiert. Sind Sie noch immer gleichermaßen ernüchtert?

Die Situation hat sich verschlechtert, die Unsicherheit hat zugenommen. Innenpolitisch gibt es keinerlei Signale, wie es mit dem bilateralen Weg weitergehen soll.

Muss Basel damit rechnen, dass Unternehmen ins Ausland abwandern?

Ja. Sie brechen deswegen zwar die Zelte in der Schweiz nicht ab. Aber einige Medtech-Firmen bauen in Deutschland oder

Frankreich einen zusätzlichen Standort auf, rekrutieren dort Personal, damit sie einzelne Aufgaben auslagern können. Es ist dies ein schleicher Prozess. Wir riskieren, dass gewisse Teile der Wertschöpfung abwandern.

Die EU gibt den bilateralen Abkommen keine Zukunft. Glaubt die HKBB dennoch weiterhin an den bilateralen Weg mit der EU?

Ja, wir glauben nach wie vor an den bilateralen Weg. Die EU bleibt der wichtigste Handelspartner. Dies hat in der Vergangenheit sehr gut funktioniert. Schlecht können diese Verträge deshalb nicht sein. Wir müssen daran festhalten.

Sollte die Schweiz einen neuen Anlauf für ein institutionelles Abkommen versuchen?

Es braucht irgendeine Form eines institutionellen Abkommens. Darum herum kommen wir nicht. Wir sollten dies zügig vorantreiben und nicht zu lange zuwarten.

Horizon Europe findet wohl ohne die Schweiz statt. Bedauern Sie, dass Bundesrat und Parlament sich zu keinen Gesten gegenüber der EU entschliessen können?

Die Vollasoziiierung muss nach wie vor unser Ziel sein; Horizon Europe ist zurzeit das attraktivste Forschungsprogramm. Mit der Teilasoziiierung sind die Schweizer Universitäten und Unternehmen massiv eingeschränkt. Ich bin allerdings nicht der Meinung, dass wir mit Gesten etwas erreichen. Erfolg versprechend ist einzig, mit der EU an einen Tisch zu sitzen und darzulegen, dass der Standort Schweiz auch etwas einzubringen hat. Sehr viel sogar. Gelingt es, sich bei Horizon Europe zu einigen, könnte das auch die Ausgangslage für neue Verhandlungen über die institutionellen Fragen verbessern.

Sprechen wir noch über die Infrastruktur. Ob auf der Strasse, in der Luft, zu Wasser oder auf

«Wir finden ein Mobility-Pricing, das alle Verkehrsteilnehmer einschliesst, prüfenswert.»

der Schiene: Wenn immer es in Basel um Infrastrukturvorhaben geht, liegen die Meinungen weit auseinander.

Ja, die Komplexität von Infrastrukturvorhaben hat extrem zugenommen. Der Raum ist eng. Die Bedürfnisse und die Positionen sind sehr heterogen. Und die Verfahren sind enorm komplex, sodass Projekte unglaublich viel Zeit brauchen. Wir riskieren damit unsere Handlungsfähigkeit.

Vor einem Jahr hat Basel-Stadt Ja zu Gateway Basel Nord gesagt. Ist seither etwas geschehen?

Eigentlich sollte alles klar sein, die Finanzierung steht, das Ersatzflächenkonzept auch. Doch noch immer sind die Behörden am Prüfen. Jedes Jahr, in dem nichts geschieht, generiert Kosten. Der Verkehr rollt auf der Strasse weiter. Und die Umschlagkapazitäten fehlen weiterhin. Wir riskieren, dass sich die Kapazitäten ins Elsass oder noch weiter rheinabwärts verlagern. Den Investoren wird viel Geduld auferlegt.

Was verlangen Sie von der Politik?

Da lässt sich nichts machen. Es liegt an den Behörden, schneller zu agieren.

Auch der Flughafen steht im Gegenwind.

Ja klar. Zurzeit spürt der Euro-Airport natürlich die Corona-Krise. Doch die Nachfrage ist da. Die Reisebereitschaft ist da, der Flughafen wird sich bestimmt erholen.

Die jüngste Kritik am Bahnanschluss zeigt, dass unterdessen viele dem Euro-Airport kritisch gegenüberstehen – auch etwa die SP. Was unternimmt die Handelskammer?

Da wird einiges vermischt. Kritisiert wird der Fluglärm. Kreise, die sich am Fluglärm stören, äussern sich jetzt auch negativ zum Bahnanschluss, weil dieser deren Meinung nach den Verkehr und den Fluglärm erhöht. Diese Verknüpfung ist falsch. Dazu gibt es auch eine Studie, die der Bahn höchstens einen marginalen Einfluss auf die Nachfrage bescheinigt. Wenn dem so wäre, könnten ja die vor der Pandemie gestiegenen Frequenzen nicht erklärt werden. Die Passagiere kommen grösstenteils mit dem Auto. Einige mit dem total überfüllten Bus.

Die Bahn kriert keinen Bedarf an Flugreisen. Aber sie erschliesst den Flughafen nachhaltiger – auch die rund 6000 Arbeitsplätze am Euro-Airport.

Sie stehen klar hinter dem Anschluss des Euro-Airports?

Ja. In der Diskussion geht auch unter, dass es um mehr geht: um die Entwicklung des S-Bahn-Systems. Wir brauchen eine erste Durchmesserlinie ins Elsass.

Die S-Bahn, eine weitere Grossbaustelle, die kaum Fortschritte macht?

Unser S-Bahn-Netz mit den beiden Kopfbahnhöfen ist nicht zukunftsfähig. Immerhin haben wir einen Planungskredit von 100 Millionen Franken erhalten. Das hat viele Projekte angestossen, unter anderen auch das Herzstück, dem eine Schlüsselrolle zukommt. Jetzt geht es darum, alle diese Projekte in eine gute Realisierungsabfolge zu bringen, damit in einem vernünftigen Zeitrahmen mit der Realisierung der Projekte begonnen werden kann.

Noch weniger einig ist man sich beim motorisierten Individualverkehr. Was hält die Handelskammer beider Basel von Mobility-Pricing?

Wir finden ein Mobility-Pricing, das alle Verkehrsträger einschliesst, prüfenswert. Wir unterstützen dies. Wenn es aber nur darum geht, auf der Strasse eine zusätzliche Maut einzuführen, wie es jetzt Basel-Stadt möchte, unterstützen wir das nicht. Der Moment ist aber absehbar, in dem die Finanzierung des Verkehrs neu geregelt werden muss. Das wird die verschiedenen Finanzierungsquellen verändern. Mobility-Pricing könnte der Anstoss für eine verursachergerechte Umstellung der Finanzierung sein – für eine neue Basis für alle Verkehrsträger.

Von linker Seite wird der Strassenverkehr generell kritisiert. Jüngstes Beispiel ist die Opposition in Basel-Stadt gegen den Zubringer Bachgraben. Was halten Sie, was hält die Wirtschaft dem entgegen?

Die Situation im Bachgraben-Quartier in Allschwil zeigt, dass es grosse Probleme gibt, dass mit der Arealentwicklung die Erreichbarkeit nicht gleichzeitig geschaffen wird. Im Bachgraben sind viele neue Arbeitsplätze entstanden, aber die Erschliessung ist absolut ungenügend. Ein gewisser Leidensdruck wird sich aufbauen. Es braucht eine Erschliessung, auf der Strasse und mit dem ÖV. Ob das Tram die richtige Lösung ist, bezweifle ich. Vorstellbar sind auch People-Mover, diverse modernere Mobilitätsformen. Wir setzen uns in vielen Gesprächen für Verkehrsprojekte ein und machen uns auch Gedanken über zukünftige Bedürfnisse und Formen der Mobilität. Die Verkehrserschliessung ist ein wichtiger Standortfaktor für die Wirtschaft.

Zur Person

Martin Dätwyler (52) ist seit April 2018 Direktor der Handelskammer beider Basel (HKBB). Zur HKBB ist er 2002 als Leiter des Geschäftsbereichs Verkehr, Energie und Raumentwicklung gestossen. Zuvor arbeitete er beim Bundesamt für Verkehr. Dätwyler hat Geografie und Biologie studiert und später ein Nachdiplomstudium in Politik und Wirtschaft absolviert. Er ist Mitglied der FDP und vertritt diese seit 2019 im Landrat des Kantons Baselland. Dätwyler wohnt in Laufen, ist verheiratet und Vater einer Tochter. (td)