

## Metrobasel zu schnell unterwegs

Dissonanzen vor Forum-Veranstaltung: Erklärung zur Verkehrspolitik gerät in die Kritik

Von Markus Vogt

**Basel.** Ein Meilenstein soll es gemäss Einladung werden, das Metrobasel-Forum 2011, das am 11. November im Basler Theater über die Bühne gehen wird. Ein guter Ort, um Meilensteine zu setzen. Auf der Tagesordnung steht die Verabschiedung der «Basler Erklärung zur Verkehrspolitik», wozu Verkehrs- und Volkswirtschaftsdirektionen sowie Handelskammern aus den Metropolitanregionen Basel und Zürich schreiten sollen. Tönt gut. Und basiert auf einem Treffen, das Mitte August in Olten stattgefunden hat: Verkehrsdirektorinnen und -direktoren der Kantone Basel-Stadt, Baselland, Aargau, Solothurn und Zürich haben daran teilgenommen und, wieder gemäss Einladung, zu weitgehendem Konsens «in zentralen Fragen des Erhalts und des Ausbaus der globalen Wettbewerbsfähigkeit des Gateway nördliche Schweiz» gefunden.

Dieser Drive soll nun politisch genutzt werden für die «Basler Erklärung zur Verkehrspolitik». Bundesparlamentarier sollen die Erklärung erörtern und diskutieren, zusammen mit den Teilnehmenden am Metrobasel Forum, also

einer rechten Anzahl von Entscheidungs- und Meinungsträgern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Tönt immer noch gut.

### Die Plattform für den Standort

Aber: Jetzt regt sich Widerstand. So sei es nicht gemeint, das Thema am falschen Ort platziert, vor dem falschen Gremium gelandet, nicht alle möglichen Teilnehmer (oder: Player) begrüsst, berücksichtigt und eingeladen. Die «beteiligten» Kantonsregierungen zeigen sich im Moment überhaupt nicht enthusiastisch, im Gegenteil – die Vertreter der öffentlichen Hand wollen eine solche Erklärung derzeit nicht proklamieren, gediegene Theaterkulisse hin oder her.

Metrobasel hat sich 2005 gebildet und versteht sich als Plattform, Thinktank, Stimme und Akteur für die Entwicklung der trinationalen Metropolitanregion Basel, dafür steht der Kurzname Metrobasel. Die Organisation setzt sich laut Eigenwerbung «mit ihren Projekten und Veranstaltungen ein für die Sicherstellung und Fortsetzung der Metrobasel-Erfolgsgeschichte im internationalen Wettbewerb der Metropolitanregionen». Im weitesten Sinne geht es um

die Förderung und Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Region Basel und um Lobbyarbeit auf den verschiedensten Ebenen. Die Triebfeder von Metrobasel, einem Verein, ist sein Gründer, Direktor und Delegierter Christoph Koellreuter. Der bekannte Ökonom hatte seinerzeit die BAK (Basler Arbeitsgruppe für Konjunkturforschung) gegründet und lange Zeit geleitet.

Mit einem kleinen Team hält Koellreuter die Organisation Metrobasel in Schwung und kämpft unermüdlich und unverdrossen für die Wirtschaftsregion Basel und deren Stellenwert in der Schweiz. Entwickelt wurde die «Vision 2020», erarbeitet und publiziert wurde eine Reihe von Studien, die verschiedene Aspekte der Region Basel ausleuchten.

Der Drive soll politisch genutzt werden für eine «Basler Erklärung zur Verkehrspolitik».

ten – Stichworte: Vergleich der Regionen Basel, Genf und Zürich; Pharma- und Bankenstandort im internationalen

Regulierungswettbewerb; Modell einer europäischen Metropolitanregion in Form eines Comic; Bahngateway Basel; Perspektiven einer Forschungs-Universität; Energie-Strategie und so weiter.

Zur Metropolitanregion gezählt werden räumlich die beiden Basel sowie Teile der Kantone Aargau (Fricktal), Solothurn (Schwarzbubenland), der Kanton Jura und Teile von Südbaden (Landkreis Lörrach) und des Elsass (Pays de Saint-Louis). Gemäss internationalen Massstäben zählt eine Metropolitanregion wenigstens eine halbe Million Einwohner; dieses Kriterium ist mit rund 900 000 Menschen locker erfüllt.

### Eine Liste von Projekten

Für diese Region also soll es nun einen Schritt weitergehen mit der vorbereiteten «Erklärung von Basel zur Verkehrspolitik». Dieses Papier, das noch nicht veröffentlicht wurde, enthält eine Liste von Infrastruktur-Projekten, welche die Metropolitanregion Basel weiterbringen sollen. Also zum Beispiel ein weiterer Juradurchstich für die Bahn (Wisenbergtunnel), der Bahnanschluss an den EuroAirport, der 15-Minuten-Takt der Bahn, das Herzstück für die Regio-S-Bahn in der Stadt Basel, die Stärkung der Rheinhäfen und Weiteres. Alles in allem kaum etwas, das nicht schon bekannt wäre, und allesamt Projektideen der teuren und sehr teuren Sorte, zusammengezählt mit einem Investitionsvolumen von gut vier bis fünf Milliarden Franken. Also viel Geld, und darum möchte die Politik mitreden, wenn es um Absichtserklärungen für Infrastrukturprojekte geht. Jetzt tönt die Einladung von Metrobasel plötzlich nicht mehr so gut.

Der Basler Regierungspräsident Guy Morin hat nicht das Geringste einzu-

wenden, wenn gute Ideen gewälzt werden. Aber: Wenn am Forum von Metrobasel am 11. November eine Absichtserklärung verabschiedet werde, so könne diese niemals politisch legitimiert sein. «Als Denkanstoss ist eine solche Tagung durchaus wertvoll. Aber es handelt sich um eine private Initiative auf der Ebene eines Brainstormings, nicht mehr und nicht weniger.»

### Thema am falschen Ort

Nicht dass Morin keine Sympathien hätte für die Ideen von Metrobasel, wo er schliesslich Vorstandsmitglied ist, doch der richtige Ort für die Diskussion solcher Themen sei die Metropolitankonferenz der Region Basel, die erstmals am 16. Januar 2012 in Sissach tagt. «Wenn nun eine Erklärung von Basel mit einer Liste von Investitionsvorhaben verabschiedet werden soll, könnte der Anschein erweckt werden, als sei dies schon eine Liste der Basler Regierung. Und das ist sicher nicht der Fall», sagt Morin dezidiert.

Wirtschaftsdirektor Christoph Brutschin, der selber an der Metrobasel-Veranstaltung auftreten und reden wird, weist ebenfalls auf den privaten Charakter der Veranstaltung hin und sagt, es sei gar nicht möglich, an einer ersten Veranstaltung Ideen zu wälzen und schon zu einer fertigen Lösung zu gelangen. Und Brutschin sähe es lieber, wenn nicht eine Basler, sondern eine Nordwestschweizer Erklärung heraus schauen würde.

Nicht glücklich mit dem Vorgehen sind auch andere Kantone. Für den Jura beispielsweise ist es gar nicht gut, dass in der «Erklärung von Basel» der Doppelspurausbau der Jurabahnlinie fehlt. Schaffhausen ist enttäuscht, dass die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke

nicht aufgenommen wurde. In Zürich fragt man sich, ob die Regierungen neuerdings ihre Verkehrspolitik mit privaten Organisationen verhandeln sollen.

### Handelskammer will Input

Kurz und bündig: In der offiziellen Politik, also bei den Kantonsregierungen, könnte Metrobasel mit seinen Vorschlägen nicht so schlecht ankommen. Doch weil bei den Regierungen der Meinungsbildungsprozess noch nicht stattgefunden hat, geben sie sich, freundlich ausgedrückt, zurückhaltend. Nochmals Guy Morin: «Solche Dinge gehören ganz klar in die Metropolitankonferenz.»

Nicht beirren lässt sich ob des «Kompetenzgerangels» Martin Dätwyler, bei der Handelskammer beider Basel zuständig für Verkehr, Energie und Raumentwicklung. Er wird am Forum von Metrobasel den Standpunkt der Handelskammer erläutern und vor allem versuchen, Input zu geben. «Für eine künftige Gateway-Strategie müssen irgendwann einmal Vorschläge auf den Tisch gelegt und diskutiert werden, damit es weitergeht», findet Dätwyler. Und: «In erster Linie müssen wir uns jetzt um Inhalte kümmern. Woher der Input stammt, ob von Privaten oder von Behörden, ist sekundär.» Die Handelskammer will jedenfalls die von Metrobasel gebotene Plattform nutzen: «Wir haben mitgemacht, weil wir dazu etwas zu sagen haben und weil wir angefragt wurden.»

Das Forum von Metrobasel wird, trotz geäusselter Kritik, am 11. November auf jeden Fall stattfinden. Aber der Vorstand von Metrobasel geht nochmals über die Bücher. Und das Tagungsprogramm wird noch leicht modifiziert.