

«In Basel ist eine gewisse Ermüdung eingetreten»

Genf ist erfolgreicher in der grenzüberschreitenden Kooperation, sagt ETH-Professor Martin Schuler

INTERVIEW: TIMM EUGSTER

Der neue «Metrobasel»-Comic entwirft kühne Visionen für eine starke Drei-Länder-Metropole. In der Realität aber glaubten die Basler nicht mehr so richtig an die grenzüberschreitende Perspektive, beobachtet der Geograf Martin Schuler: Im Alleingang bewege Basel mehr.

BaZ: Herr Schuler, haben Sie den «Metrobasel»-Comic* vom ETH-Studio Basel schon gelesen?



MARTIN SCHULER: Nein, ich kenne ihn nicht. Sie bestätigen unsere Vermutung: Diese Basler Nabelschau wird ausserhalb der Region nicht zur Kenntnis genommen.

Ich interessiere mich natürlich für die Arbeiten des ETH-Studios Basel, aber ich bin in den letzten Tagen nicht auf den Comic gestossen.

Ausser für die Basler Regionalmedien war er auch kein Thema. Ganz im Gegensatz zu Ihrem neuen statistischen Atlas zur Westschweiz**, der es auch in Zürcher Medien geschafft hat.

Wir haben unseren Bericht zur wirtschaftlichen, demografischen und politischen Entwicklung der Suisse romande im Hinblick auf ein Medienereignis verfasst – das «Forum des 100» der Wochenzeitung «L'Hebdo». Normale wissenschaftliche Arbeiten haben selten ein solches Medienecho. Ihr Bericht ist doch ein Thema, weil Sie darin eine interessante Entwicklung nachzeichnen: das erwachende welsche Selbstbewusstsein und die Fakten, die es nähren.

Seit dem Jahr 2000 geht es der Suisse romande tatsächlich gut. Sie hat Erfolg, setzt sich in Wirtschaft und Politik durch und gewinnt an Selbstbewusstsein. Sie ist heute die Region mit der grössten Dynamik: Projekte, die hier laufen, funktionieren und haben einen weltweiten Horizont. Die Frage nach dem Platz der Suisse romande in der Schweiz hat nicht mehr das Gewicht der Neunzigerjahre. Damals war man gefangen im Trauma, dass man in der Europa-Frage von der Deutschschweiz überstimmt worden ist, und die damalige Wirtschafts- und Immobilienkrise hatte die Region besonders stark getroffen. Heute beansprucht eine von Komplexen befreite Gemeinschaft ganz selbstverständlich den Platz, der ihr zusteht.

Die Vision von Metrobasel hingegen trifft weder auf eine Aufbruchstimmung noch auf ein starkes Selbstbewusstsein.

Ich bin überrascht, dass die Basler dieses Selbstbewusstsein nicht haben. Ich habe die Stadt um 1970 erlebt – Basel war eine moderne, reiche, dynamische, kulturell wichtige Stadt. Man hat als erste Region der Welt eine grenzüberschreitende Kooperation gesucht, man überwand das Trauma der 1969 gescheiterten Wiedervereinigung mit Baselland durch neue Horizonte. Basel war lange Zeit ein posi-

«Um 1970 war Basel eine moderne, reiche, dynamische, kulturell wichtige Stadt.»

tives Modell, wie man in schwierigen institutionellen Verhältnissen mehr bewegt als andere.

Und heute ist es das nicht mehr?

Weniger. Auch weil die Basler selbst nicht mehr so richtig an die grenzüberschreitende Perspektive glauben. In Basel ist eine gewisse Ermüdung eingetreten: Es ist auch nach Jahrzehnten einfach ewig mühsam. Im Vergleich zu anderen Grenzregionen macht Basel heute eher weniger – man wurde überholt. Die Genfer beispielsweise haben lange nichts gemacht, aber jetzt haben sie stärkere Projekte: Sie haben eine grenzüberschreitende Agglomeration mit gemeinsamen Vorhaben wie der Bahnlinie nach Annemasse und nach ganz Hochsavoyen. Und sie diskutieren über eine gleichwertigere Verteilung der interessanten Arbeitsplätze auf beiden Seiten der Grenze.

Zürich und Genf geraten mit der Krise des Finanzsektors in Schwierigkeiten – die Pharmaindustrie aber boomt weiter. Eigentlich müsste Basel doch jetzt mit vollem Selbstbewusstsein antreten und den Platz der künftig stärksten Metropolregion für sich reklamieren.

Die Region Basel hat das Problem, dass sie mit der Pharmaindustrie bloss eine Spitze hat. Das reicht nicht, um eine breite Metropole abzustützen und Bevölkerungswachstum zu generieren. Genf und Zürich hingegen bieten mit ihrem weit gefächerten Arbeitsmarkt vielseitige und stark wachsende Beschäftigungsmöglichkeiten und haben deshalb in den letzten Jahrzehnten kräftig an Bevölkerung

zugelegt. Die Dominanz der Pharmaindustrie macht Basel-Stadt zwar zum reichsten Kanton – aber auch zu einem mit vielen Armen in der Bevölkerung. Zudem ist der Schweizer Teil der Region relativ überaltert. Arbeitskräfte unter 40 Jahren sind oft Grenzgänger oder Ausländer, die über 40-Jährigen eher noch Schweizer.

In Basel werden auf der Erlenmatt und beim Voltaplatz neue Quartiere gebaut. Geht die Strategie des Kantons auf, mit schönen neuen Wohnungen junge, gut qualifizierte Leute anzulocken?

Es gibt viele Leute im Raum Basel, in der Schweiz, in Deutschland und anderen Ländern, die es wieder interessant finden, in einem städtischen Umfeld zu leben – vorausgesetzt, auch der Arbeitsmarkt stimmt. Zudem ist

«Basel darf das Umland nicht fallen lassen – und muss das Verhältnis zu Zürich klären.»

die Basler Stadtplanung sehr innovativ. Da nicht wie in Zürich und Genf rasch neue Wohnungen für einen Ansturm von Zuzüglern gebaut werden müssen, kann sie sehr sorgfältig arbeiten. Maria Lezzi wurde zur Direktorin des Bundesamtes für Raumentwicklung gewählt mit dem Ruf, in Basel die beste Kantonsplanung der Schweiz gemacht zu haben.

Kann gute Stadtplanung wirklich eine Trendumkehr bewirken?

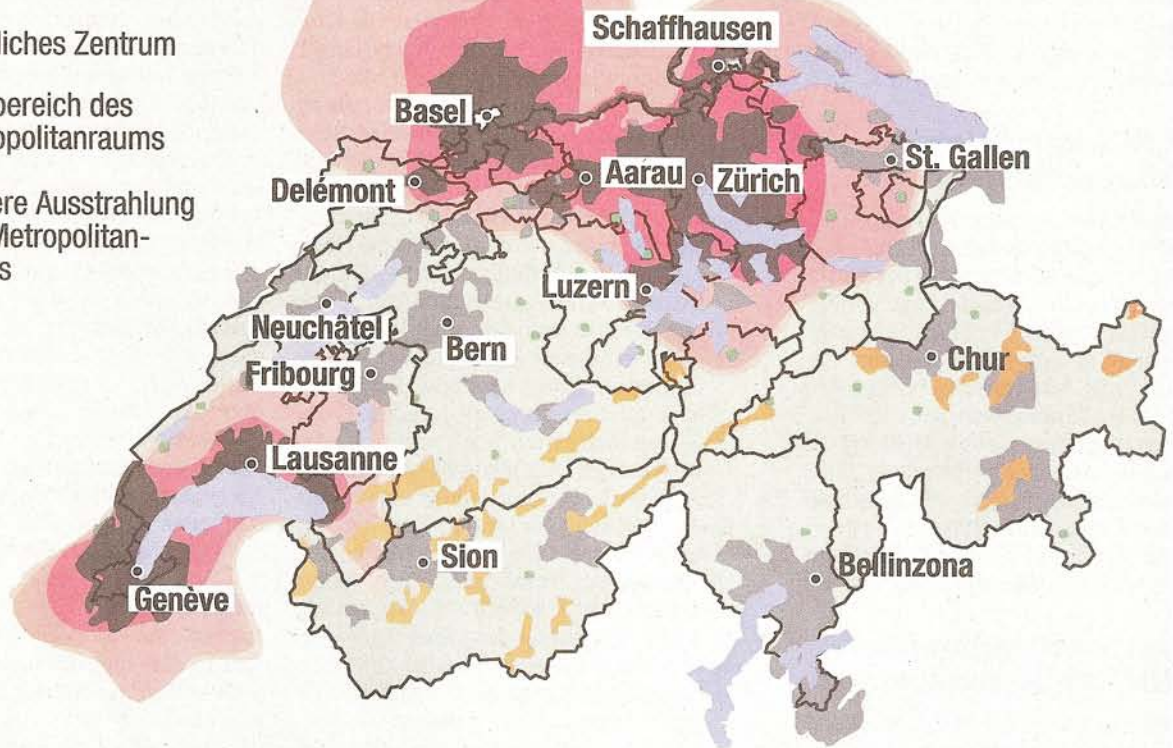
In Basel sind jedenfalls Geld, Ideen und starker Wille vorhanden, etwas zu bewegen. Im Grunde genommen sagt man zum ersten Mal: Jetzt nehmen wir die Dinge selbst in die Hand. Wir haben nun mal nur 37 Quadratkilometer – aber wir machen vorwärts! Wir warten nicht, bis die Partner jenseits der Grenzen mitziehen. Damit werden auf einmal all die «kleinen» Sachen wichtig: wie die Hinterhöfe ausgestaltet sind, die Begegnungszonen, die Tagesstrukturen an den Schulen.

Das würde heissen: Was Basel im Moment vorwärtsbringt, sind nicht grosse Metrobasel-Visionen, sondern die Knochenarbeit im Kleinen – und eine Besinnung auf sich selbst.

Das könnte sein. Und wäre gar nicht so ganz anders als in der Westschweiz, wo die politische Vision einer geeinten Suisse romande und die Frage

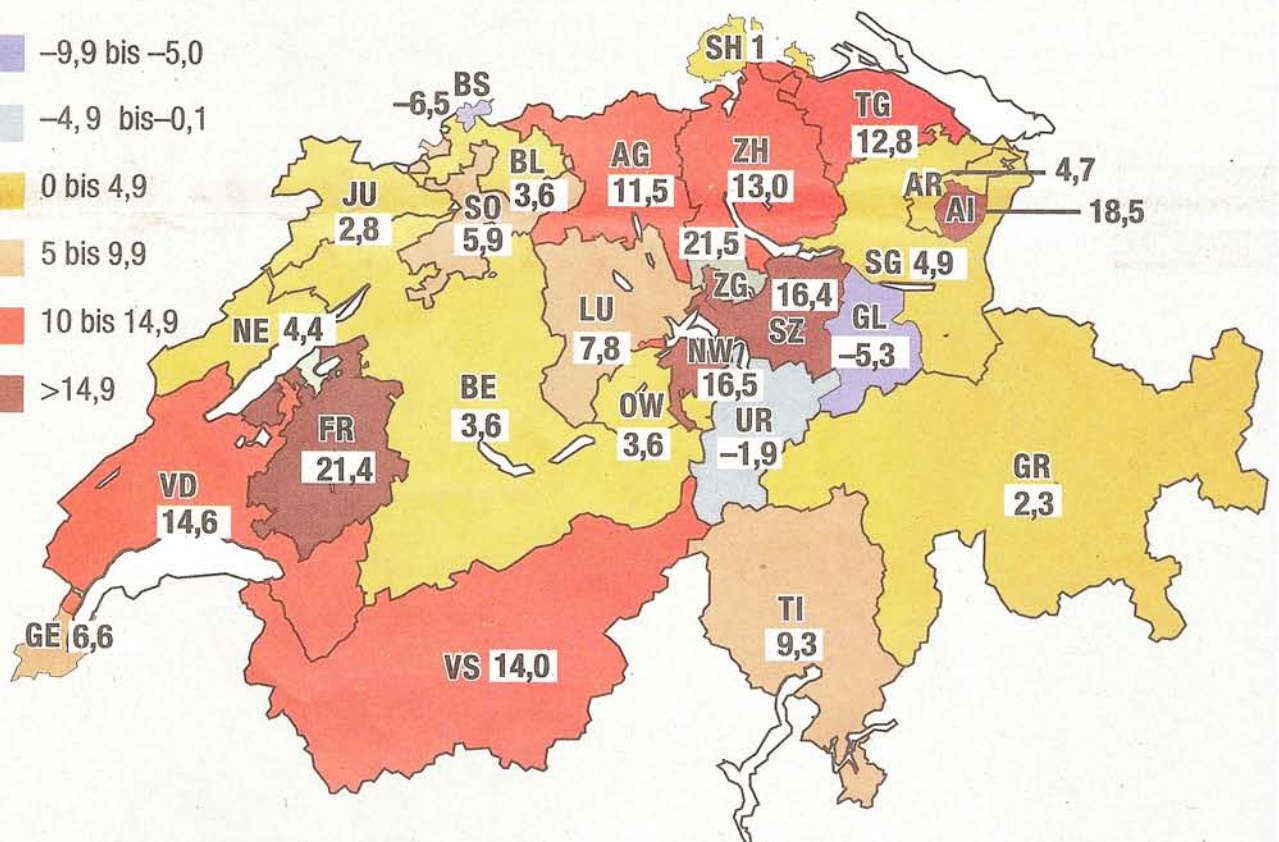
METROPOLITANRÄUME

-  Agglomeration und isolierte Stadt
-  Alpines Tourismuszentrum
-  Ländliches Zentrum
-  Kernbereich des Metropolitanraums
-  Weitere Ausstrahlung des Metropolitanraums



BEVÖLKERUNGSWACHSTUM BIS 2030

-  -9,9 bis -5,0
-  -4,9 bis -0,1
-  0 bis 4,9
-  5 bis 9,9
-  10 bis 14,9
-  >14,9



Prognosen. Die Schweizer Metropolitanräume Basel, Zürich und Bassin lémanique (oben) – mit unterschiedlichen Aussichten hinsichtlich der Bevölkerungszahl: Sie schrumpft in Basel bis 2030 laut Bundesamt für Statistik um 6,5 Prozent. Grafiken BaZ/reh



nach der spezifisch welschen Identität in Abgrenzung zur Deutschschweiz nicht mehr so aktuell sind.

In Bezug auf Zürich fehlt in Basel eine solche Gelassenheit.

Als ich vor einigen Jahren an einem Charivari war, habe ich gestaunt, mit welcher Inbrunst das Verhältnis zu Zürich zelebriert wird. Das ist nicht gerade metropolitan. Der Hintergrund ist natürlich, dass Zürich langsam, aber sicher zu nahe kommt. Die Pendlerbilanz wird für Basel immer negativer, vieles wandert nach Zürich ab.

Wie hat es die Romandie geschafft, der Starre des Blicks auf das vermeintlich übermächtige Zürich zu entkommen?

Genf hat mit drei Stunden Abstand zu Zürich einen Distanz- und zudem einen Sprachgebietsschutz. Für den Raum Genf und Waadt ist vor zwanzig Jahren das Konzept einer Métropole lémanique geschaffen worden, wobei die Praxis nur schleppend gefolgt ist. Auch punkto Basel und Zürich sind ja Modelle für eine gemeinsame Metropolitanregion entwickelt worden.

Sehen Sie darin den realistischeren und vielleicht sogar besseren Weg als in der Vision von Metrobasel?

Basel und Zürich sind nicht nahe genug, dass neben den Städten auch die ganzen Stadträume inklusive Umland zusammenwachsen. Die Leute aus dem Sundgau und aus dem Wiesental gehen kaum nach Zürich – umgekehrt ebenso wenige. Basel hat deshalb die Aufgabe, beides zu machen: Das Umland nicht fallen zu lassen, aber auch das Verhältnis zu Zürich zu klären.

Wie das?

Basel sollte nicht nur in Konfliktfällen wie damals Crossair oder Bankverein gegen Zürich ankämpfen – sondern vorausschauender agieren, um seinen wirtschaftlichen Sockel zu verbreitern. Es gilt, Synergien besser zu nutzen – und zum Beispiel rund um die Baselworld oder die Art auch Teile der entsprechenden Luxusgüter- und Kunsthandelsbranche bei sich anzusiedeln. Man müsste eigene Stärken ausbauen und auch mit Zürich verhandeln, dass es etwas abgibt.

Wieso sollte Zürich dies tun?

Weil es seine Platz- und Lärmprobleme mildern könnte. Nehmen wir an, Basel würde sich erstens absichern, dass Frankreich keine Anflugrestriktionen verlangt wie Deutschland bei Kloten und zweitens endlich den Bahnanschluss an den EuroAirport realisieren. Damit gewänne die Schweiz einen wirklich funktionierenden dritten Flughafen – respektive den vierten nach Milano-Malpensa, wohin ja in Kürze eine Bahnverbindung von Luga-

räumlichen, historischen, ökonomischen und politischen Dimensionen der Schweiz. Er ist Mitautor des «Atlas des räumlichen Wandels der Schweiz» und entwirft in seinen Publikationen auch Zukunftsszenarien. te

no aus geschaffen wird. Davon würde die Region enorm profitieren.

Wie wird sich das Kräfteverhältnis zwischen den drei Schweizer Metropolitanregionen in den nächsten 20 Jahren entwickeln?

Selbst wenn die neuen Wohnungen in Basel sofort von jungen Familien bezogen würden, hielte der jetzige Trend noch eine ganze Weile an: Basel ist überaltert, Zürich und Genf wachsen durch hohe Geburtenraten und eine hohe Zuwanderung stark. Kurzfristig trifft die Bankenkrise Zürich und Genf vielleicht stärker, aber in Basel sind die Möglichkeiten für Wachstum auch strukturell sehr eingeschränkt: Es fehlt schlicht an Fläche – auch in Baselland. Platz hätte es im Sundgau.

Womit wir wieder beim Comic wären: Wenn Basel sich als eigenständige Metropole behaupten will, führt mittelfristig nichts an der Metrobasel-Vision vorbei.

So ist es wohl. Doch jetzt sollte ich schleunigst den Comic lesen.

* Metrobasel, Ein Modell einer europäischen Metropolitanregion, Hrsg. ETH-Studio Basel. In Basel am Kiosk erhältlich.

** Suisse romande: Les facettes d'une région affirmée. Download unter > www.microgis.ch (Link rechts unten)

Martin Schuler

RAUMPLANUNGSEXPERTE. Der 62-jährige gebürtige Schaffhauser Martin Schuler ist Titularprofessor und Generalsekretär der Studiengemeinschaft für Raumplanung an der ETH Lausanne. Als Experte für Städtebau, Demografie und Regionalpolitik ist Schuler ein guter Kenner der

Basler Zeitung

Mittwoch, 3. Juni 2009

forum.

gastbeitrag

Die Regio braucht neuen Schwung

GEORG F. KRAYER, ERIC JAKOB



Der Präsident, Georg F. Krayer (links), und der Geschäftsführer der Regio Basiliensis, Eric Jakob, fordern eine Konzentration der Kräfte am südlichen Oberrhein.

Der Raumplanungsexperte Martin Schuler (ETH Lausanne) sagt im BaZ-Interview vom 25. Mai, Basel sei im Vergleich zu den anderen schweizerischen Metropolitanregionen Zürich und Genf im Hintertreffen. Er stellt fest, grenzüberschreitende Kooperation mit den Nachbarn in Deutschland und Frankreich habe an Schwung verloren. Die Regio Basiliensis teilt die Aussagen der Studie in ihrer Grundtendenz.

MÜHSAME UMSETZUNG. Die strukturellen Probleme der Nordwestschweiz können grundlegend wohl nur durch Gebietsreform – Stichwort Kanton Nordwestschweiz – gelöst werden. Zunächst geht es aber darum, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Raum Basel zu vereinfachen. Rund zehn Organisationen kümmern sich um regionale Entwicklung am südlichen Oberrhein. Immer neue Labels und

Initiativen sind während der letzten Jahre in die Welt gesetzt worden, ohne dass die Schnittstellen zu den bestehenden klar definiert worden wären. Und alle Beteiligten leiden am gleichen Problem: Die praktische Umsetzung der Pläne kommt nur mühsam voran. Die deutschen und französischen Partner haben ihre finanziellen Mittel für grenzüberschreitende Interreg-Projekte

Es braucht beides: Visionen und tägliche Knochenarbeit für grenzüberschreitende Interreg-Projekte.

seit 2008 um 30 Prozent gesteigert. Dagegen stagnieren die zuvor schon viel tieferen Schweizer Projektmittel von Bund und Kantonen. Dies führt dazu, dass die Schweizer Part-

ner oft die Initiative deutschen oder französischen Kollegen überlassen und zu Juniorpartnern werden.

LEITBILD. Wir sind überzeugt, dass es beides braucht: Die Metrobasel-Visionen für eine Verbesserung der Entwicklungschancen unserer Region – und die tägliche Knochenarbeit der Regio Basiliensis, etwa im Rahmen der mehreren Hundert Interreg-Projekte. Zudem muss der Trinationale Eurodistrict Basel als

gemeinsame Umsetzungsorganisation verstanden und entsprechend mit Kompetenzen und Finanzen ausgestattet werden. Dringend notwendig sind dabei bessere inhaltliche Abstimmung und gemeinsame Kommunikation gegen aussen. Daher fordert die Regio Basiliensis: ein trinationales strategisches Leitbild für die grenzüberschreitende Kooperation durch die politischen Spitzen unserer Region, um die prioritären Entwicklungsschritte und

die politische Leitung dafür gemeinsam zu definieren; Bündelung der operativen Kräfte durch inhaltliche Abstimmung – Fusionen zwischen den Organisationen sowie eine gemeinsame Kommunikation; Konzentration auf Schlüsselprojekte im Bereich der verkehrsmässigen Erschliessung unserer Region (Bahnanschluss EuroAirport, Herzstück Regio-S-Bahn, Infrastruktur für Logistik und Spedition) als Basis für eine positive Weiterentwicklung.