

Die Region Basel sieht sich im Abseits

Das Nein zum Wisenberg ist beispielhaft: Basel sieht sich zur Randregion deklassiert – und gibt sich oft selbst so

Wird der Grossraum Basel in der übrigen Schweiz gebührend wahrgenommen? In der Region herrschen Zweifel – nicht erst seit ihr Prestigeprojekt bei der «Bahn 2030» nicht berücksichtigt wurde. Nun will man Gegenmassnahmen ergreifen.

Daniel Gerny, Basel

Die Rückstufung von Bahnprojekten wird in der Peripherie als Geringschätzung wahrgenommen: Konsternation macht sich in der Nordwestschweiz breit, nachdem der Bund den dritten Juradurchstich aus der Vorlage «Bahn 2030» gestrichen hat – obwohl das Projekt vom Verkehrsminister bisher als

prioritär eingestuft worden war. Nur ungenügend werde die zweitstärkste Wirtschaftsregion der Schweiz berücksichtigt, kommentiert das politische Personal in der Nordwestschweiz die Nachricht aus Bern und sieht sich jenseits des Juras vom Vergessen bedroht.





Mit dem Rhein Richtung Elsass und Süddeutschland: zurzeit die bevorzugte Blickrichtung der Basler.

PETER BIALOBRZESKI / LAIF

Das Basler TV-Trauma

Neu ist der Befund nicht, und die Liste, die als Beleg präsentiert wird, führt bis ins Jahr 1959 zurück: Als um den Standort für die zukunfts- und prestigeträchtigen Fernsehstudios gefeilscht wurde, entschied sich das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement für Zürich und gegen Basel – wobei Bern in dieser Sache sogar den ausdrücklichen Willen der SRG-Generalversammlung überging. Spitzenmedizin, Agglomerationsverkehr, Transitverbindungen, Flughafenpolitik, Rettung der nationalen Luftfahrt auf Kosten der Crossair – mit unschöner Regelmässigkeit fühlt sich die Region ins Abseits versetzt.

In Zürich fahre man seit Jahren mit dem Intercity zum Airport, während man sich in der Pharma- und Messestadt noch immer ein Taxi rufen müsse, eriefert sich beispielsweise FDP-Nationalrat Peter Malama am Tag nach der Präsentation der «Bahn 2030»-Pläne, in denen zu allem Übel auch der Ausbau der S-Bahn in der Basler Innenstadt fehlt. Freilich erkennt man Unterlassungen auch auf der eigenen Seite. «Miserabel» sei das Lobbying, das sich die Region leiste, beklagt Malama, der An-

fang Jahr mit einer launigen Rede in dieser Angelegenheit (nicht als Erster) Besserung gelobte und forderte.

Wie sehr sich die Akteure aus der Region schwer damit tun, übereinstimmende Interessen zu gemeinsamen Forderungen zu bündeln, zeigt sich just beim Wisenbergtunnel, für den man seit über zwei Jahrzehnten kämpft: Als der Baselbieter Ständerat Claude Janiak den Tunnel vor einem Jahr verbindlich im Gesetz über die Eisenbahngrossprojekte festschreiben wollte, fehlten dafür am Ende zwei Stimmen: Ausgerechnet die beiden Ständeräte aus dem benachbarten Solothurn, selbst Mitglieder des Komitees «pro Wisenberg», stellten sich gegen Janiak.

Angespannte Stimmung

In der Fragmentierung der politischen Strukturen auf engem Raum sieht der Basler Regierungspräsident Guy Morin einen Hauptgrund für fehlende Schlagkraft auf Bundesebene. Zwischen den beiden Basel herrscht auch 177 Jahre nach der Kantonstrennung eine angespannte Stimmung, wobei das Misstrauen mitunter so weit geht, dass sich die Wirtschaftsverbände über die Kantons-

grenzen hinaus offen bekriegen. Die benachbarten Kantone Aargau und Solothurn orientieren sich nur teilweise Richtung Basel, was die Kooperation zusätzlich erschwert. Mit der Bildung einer Metropolitankonferenz, wie sie im Raum Zürich existiert, sollen solche Defizite wettgemacht werden, erklärt Morin, dessen Amt eigens dafür geschaffen wurde, dem Stadtkanton mehr Gehör zu verschaffen.

Unprofessionelles Lobbying – das hält auch der Basler PR-Fachmann und Geschäftsführer der «Vereinigung für eine starke Region Basel», Hans Rudolf Bachmann, für eine der Ursachen der Misere. Doch Bachmann, der seit über zwanzig Jahren für eine bessere Zusammenarbeit und einen Kanton Nordwestschweiz wirbt, ortet die Gründe tiefer: Bis ins 15. Jahrhundert orientierte sich Basel vor allem in Richtung Elsass und Oberrhein und unterhielt engere Beziehungen mit Strassburg oder Freiburg im Breisgau als mit Schweizer Orten. Erst nach dem blutigen Schwabenkrieg suchte Basel den Schutz der Eidgenossen.

Nur drei Basler Bundesräte

Auch dann noch «verwünschten viele

Basler die Schweizer insgeheim», wie der Basler Historiker Werner Meyer zum 500-Jahr-Jubiläum des Beitritts des Kantons zur Eidgenossenschaft schrieb. Das latente Desinteresse, welches die Beziehung zwischen Basel und der Schweiz präge, beruhe eben auf Gegenseitigkeit, folgert Hans Rudolf Bachmann. Bis heute sind Spuren dieser geografisch und historisch bedingten Distanz im Sprachgebrauch nachweisbar: Während der Ferien beispielsweise gehen alteingesessene Basler «in die Schweiz» – als ob ein fernes Land Ziel der Reise sei. Elsass und Süddeutschland liegen nicht nur für den Einkauf oder das Spargelessen näher.

Auch in der Politik gebärden sich die beiden Basel statt als Tor zu Europa mitunter wie eine Randregion. So nennen sich die Rheinhäfen, über die rund 20 Prozent aller Güter ins Land importiert werden, im Sinne einer nationalen

Positionierung zwar seit einiger Zeit «Port of Switzerland». Nach wie vor aber läuft das Lobbying hauptsächlich über regionale Parlamentarier, womit die Schifffahrt weiterhin nur zögerlich als eidgenössische Angelegenheit wahrgenommen wird. Bei der Weiterentwicklung des Hafens sieht sich die Region bis auf weiteres auf sich allein gestellt.

Als stelle der Jura nicht nur in topografischer Hinsicht einen Riegel zwischen der Nordwestschweiz und dem übrigen Land dar, fällt es der Region Basel schwer, überregionale Allianzen zu bilden. In dieses Bild passt die Abwesenheit der Basler im Bundesrat: Während der Kanton Neuenburg mit der Wahl von Didier Burkhalter bereits den neunten Bundesrat feiern konnte, bringen es die beiden Basel zusammen gerade einmal auf drei Vertreter in über 160 Jahren. Kandidaten mit echten

Wahlchancen sind nicht in Sichtweite.

Bedeutung der Pharma

Ob sich die Lage bessert? Anzeichen dafür gibt es, wobei auch die Klagen relativiert werden. Der Baselbieter Nationalrat und SVP-Fraktionschef Caspar Baader beispielsweise hält nichts davon, den Wisenbergtunnel zum Symbol für fehlende Aufmerksamkeit gegenüber der Region zu machen. Der Tunnel sei zu teuer, ein S-Bahn-Netz wichtiger. Und der Grüne Morin beobachtet, dass das Bewusstsein um die Bedeutung des Pharmastandortes sehr wohl ausgeprägt sei. Das schlage sich in der Gesetzgebung nieder, meint er und nennt als Beispiel die Beibehaltung des Verbotes von Parallelimporten. Mit der Wirtschaftskrise, aus der die Pharmaindustrie stabil hervorging, habe sich dieses Bewusstsein «sogar verstärkt».