



sachen liegen tiefer. Das latente Desinteresse, welches die Beziehung zwischen Basel und der Schweiz prägt, beruht auf Gegenseitigkeit. Bis ins 15. Jahrhundert orientierte sich Basel vor allem in Richtung Elsass und Oberrhein und unterhielt engere Beziehungen mit Strassburg, Colmar oder Freiburg im Breisgau als mit Schweizer Orten. Erst nach dem Schwabenkrieg suchte Basel den Schutz der Eidgenossen. Auch dann noch «verwünschten viele Basler die Schweizer insgeheim», wie der Basler Historiker Werner Meyer im Jahr 2001 zum 500-Jahr-Jubiläum des Beitritts des Kantons zur Eidgenossenschaft schrieb. Die Nähe zum Elsass dagegen blieb.

Bürgermeister statt Bundesrat

Bezeichnenderweise stossen Besucher in Basel beim Verlassen des Bahnhofs nicht auf eine Schweizer Heldenfigur, sondern auf das Strassburger Denkmal, erschaffen von Frédéric-Auguste Bartholdi, dem Urheber der Freiheitsstatue in New York. Schockiert über die Folgen des Deutsch-Französischen Krieges für die Bevölkerung von Strassburg, hatten die Basler 1870 einen Hilfskonvoi initiiert. Ein französischer Baron bedankte sich mit dem Denkmal. In diese Epoche fällt auch eine bemerkenswerte bundespolitische Episode: 1855 wurde Jakob Stehlin, eine Basler Grösse aus dem «Daig», in den Bundesrat gewählt. Doch Stehlin nahm die Wahl nicht an, sondern zog es vor, in Basel als Bürgermeister zu wirken. Mit den Worten «Jo, wisse Si, mir sinn halt nit so ambiziees» soll Stehlin seinen Verzicht gemäss Überlieferung begründet haben. Wahrscheinlicher ist, dass er in seiner Heimatstadt ganz einfach mehr verdiente.

Die Geschichte ist typisch für Basel, das stets stark auf das Lokale fokussiert und sich am trinationalen Umland orientiert hat. Der Wirtschaftsraum zwischen Basel, dem Elsass und dem Schwarzwald bestand lange vor der Personenfreizügigkeit: Ein altes Gesetz erlaubte es den Elsässer Bauern, ihre Produkte in Basel erleichtert und zu günstigen Zoll- und Steuertarifen zu verkaufen. Auch die chemische Industrie war und ist auf Grenzgänger angewiesen. Der Anteil der Arbeitnehmer mit Wohnsitz im Ausland ist bis heute hoch. Der Power der Life-Science-Industrie, der Reichtum und kulturelle Vielfalt ermöglicht, sorgt zusätzlich dafür, dass sich Basel unabhängig fühlt und der Restschweiz mitunter wenig zugetan. So wirkt sich die grenznahe Lage auf das Selbstverständnis aus, was sich durchaus bezahlt macht: Die Stadt rangiert gemäss einer neuen Umfrage unter Expats zur Attraktivität von 72 europäischen Citys deutlich vor Zürich, Bern oder Genf. Es scheint, als könnten es die Basler mit Ausländern besser als mit den Urnern und den Wallisern.

Streit zwischen beiden Basel

Solche Distanz zwischen Basel und der Schweiz wirkt sich auf dem politischen Parkett aus. Im Seilziehen um das S-Bahn-Herzstück liess sich das gut beobachten. Statt sich bei den Planungsarbeiten (und beim Lobbying) darauf zu konzentrieren, was die Schweiz an besseren Bahnanlagen im Norden interessieren könnte, kommunizierte die Region vor allem ihre eigene Perspektive. Während Jahren wurde über die regionale Linienführung zwischen Muttens, Lörrach und Saint-Louis diskutiert und von einem überdimensionierten Bahnhöfen unter dem Marktplatz geträumt. Die Bedeutung Basels als Tor zu Europa wurde dagegen nur ansatzweise als Trumpf ausgespielt. Erst im letzten Moment, als die negativen Reaktionen aus Bern nicht mehr zu überhören waren, überarbeiteten die Planer ihr Projekt zugunsten des internationalen Fernverkehrs, doch planungsreif ist der Vorschlag nicht: Für den nächsten Bahnausbau schneidet es jetzt zu spät.

Dass die beiden Basel seit 1833 getrennt agieren, vermindert die Schlagkraft zusätzlich. Jenseits des Juras sind die andauernden Streitigkeiten zwischen den beiden Kantonen nicht nachvollziehbar. Sogar erfahrene Beobachter der schweizerischen Politik können oft nicht trennscharf zwischen den beiden Kantonen unterscheiden: Hinter dem Hauenstein verschmelzen Basel und Baselland zu einem einzigen Gebilde. In der Region selbst aber ist diese Zweiteilung ein ewiges und hochemotionales Thema, das unendlich viele Ressourcen für Diskussionen und vertragliche Absprachen verbrennt – selbst dann, wenn sich die Parteien einig sind. Das ist längst nicht immer der Fall: Die beiden Kantone waren in den letzten Jahren in zahlreichen Fragen tief zerstritten und stark mit sich selbst beschäftigt. Der Stadt-Land-Graben, der schweizweit verstärkt bemerkbar ist, macht der Region besonders zu schaffen. Derzeit bessert sich das Verhältnis zwischen den beiden Basel zwar, doch das Grundproblem bleibt: Die Regionalpolitik beansprucht zu viel Energie.

Doch weder die geografische Lage noch die eigene Geschichte lassen sich ändern. Frust und Unmutbekundungen bringen nichts, selbst wenn sie laut in die Welt hinausposaunt werden. Sie lassen Basel nur als jammernde Randregion erscheinen. Niemand in Bern will davon etwas hören, denn dafür geht es den beiden Kantonen zu gut. Neben einer Portion Gelassenheit hilft deshalb vor allem eine Devise: Wer etwas zu sagen hat, muss selber zuhören können.

Basel in der Abseitsfalle

Die zweitstärkste Wirtschaftsregion der Schweiz war erst dreimal im Bundesrat vertreten. In Basel macht sich Unmut darüber bemerkbar – dabei sollte die Ursachenforschung in der vernachlässigten Region selber beginnen. Von Daniel Gerny

Kollektiver Katzenjammer macht sich in Basel bemerkbar, nachdem Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter im Rennen um den CVP-Bundesrats-sitz vorzeitig und ohne Chance ausgeschieden ist. Die gescheiterte Kandidatin selbst spekulierte in den Medien über eine Verschwörung der Berggebiete, orchestriert durch die Kantone Wallis und Uri, die ihre Kandidatinnen mit Pauken und Trompeten ins Finale brachten. Peter Knechtli, der Chefredaktor des Basler Web-Magazins «Online-Reports» und ein profilierter Analytiker des politischen Geschehens am Rheinknie, rief in einem Kommentar ebenso ernsthaft wie aufgebracht zu einer «mächtigen öffentlichen Kundgebung für eine stärkere Wahrnehmung der zweitwichtigsten Wirtschaftsregion der Schweiz» auf. Als Bühne für das Spektakel, an dem sich Handels- und Wirtschaftskammern, trinationale Organisationen und «alle möglichen Parteien» beteiligen sollten, schlug Knechtli theatralisch das Fussballstadion St.-Jakob-Park mit einer Kapazität von 38 512 Zuschauern vor.

Neid auf die Zürcher S-Bahn

Schneider-Schneiters Niederlage, obwohl für politische Beobachter voraussehbar, katapultierte mit Wucht ein altes Trauma ins Basler Bewusstsein zurück. Wirtschaftlich, kulturell und – trotz gegenwärtigem Formtief des FC Basel – sportlich spielt die Region vorne mit, doch in der Schweizer Politik sieht sie sich oft abgehängt. Für ihre Präsenz in der Landesregierung gilt das ganz besonders: Erst dreimal waren die beiden Basel dort vertreten. Vor 60 Jahren wurde mit Hans-Peter Tschudi zum letzten Mal ein Stadtbasler in die Landesregierung gewählt. Die Wahl von Ernst Brenner (Basel-Stadt) und Emil Frey (Basel-Landschaft) liegt sogar über 120 Jahre zurück. Mit etwas Grosszügigkeit kann man die Wahl des Solothurners Otto Stich im Jahre 1983 mitrechnen, der als Dornacher ebenfalls von diesseits des Juras stammt. Doch die Aufzählung zeigt vor allem eines: Am Aufbau der Schweiz des 21. Jahrhunderts waren und sind die Baslerinnen und Basler auf Regierungsstufe nur marginal beteiligt.

Basel orientiert sich am trinationalen Umland. Reichtum und kulturelle Vielfalt sorgen zusätzlich dafür, dass es sich unabhängig fühlt und der Restschweiz mitunter wenig zugetan.

Diese Abseitsposition wird in Basel als Ungerechtigkeit wahrgenommen, die nicht mit der Bedeutung der Metropolitanregion in Einklang zu bringen sei. Dieser Eindruck wird durch den Entscheid des Bundesrates von Ende Oktober verstärkt, die S-Bahn-Pläne nicht wie in der Region erhofft mit den notwendigen Projektierungskosten zu unterstützen. Das «Herzstück», wie das Vorhaben am Rhein liebevoll genannt wird, gilt in der Region als das wohl wichtigste Infrastrukturprojekt für die Zukunft.

Mit einer unterirdischen Durchmesserlinie sollen die beiden grossen Bahnhöfe verbunden werden. Das würde den Aufbau einer effizienten S-Bahn ermöglichen und zeitraubende Richtungswechsel der internationalen Züge im Bahnhof SBB überflüssig machen. Doch ohne Bund sind solche Pläne nicht realisierbar. Dabei zeigt das Beispiel Zürich, wie ein gutes Nahverkehrssystem zur Dynamik eines ganzen Metropolitanraums beiträgt. Basel müsse den wachsenden Regional-, Fern- und Güterverkehr dagegen noch immer mit «derselben Infrastruktur wie vor 100 Jahren» bewältigen, klagt die baselstädtische Regierung.

Neu sind Vorwürfe dieser Art nicht, und die Liste, die gerne als Beleg für eine solche Geringschätzung präsentiert wird, reicht 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 – obwohl die SRG-Generalversammlung ausdrücklich eine andere Empfehlung abgegeben hatte. Der Regierungsrat rekurrierte beim Bundesrat, doch die Beschwerde blieb folgenlos. Basel zog den Kürzeren. Seither sieht sich die Region in unschöner Regelmässigkeit ins Off versetzt. Ob bei der Rettung der nationalen Luftfahrt auf Kosten der regionalen Crossair, im Bereich der Spitzenmedizin, bei der Besetzung des schweizerischen Hochschulrates oder beim auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschobenen Bau des dritten Jura-Tunnels durch den Wisenberg – stets endet die Geschichte im selben und manchmal berechtigten Lamento.

Ungenügendes Lobbying unter der Bundeshauskuppel ist der gängigste Erklärungsansatz, um dem Phänomen auf den Grund zu kommen. Doch die Ur-