

metrobasel

report 2011



© ruwaba kommunikation ag

Zukunftsfähige Infrastrukturen schaffen

Eine Gateway-Strategie für die Schweiz
Leuchtturmprojekte und -Institutionen der Region



Innovationsquelle

Querdenken ist unsere Antwort
auf ungelöste medizinische Fragen.

Unsere Innovationen
helfen Millionen Menschen,
indem sie Leid lindern und
Lebensqualität verbessern.
Wir geben Hoffnung.



Innovation für die Gesundheit



RR Hans-Peter Wessels: Im Zentrum des Verkehrs, am Rande der Prioritäten?

Warum soll der Bund im Raum Basel Verkehrsinfrastrukturen ausbauen? Pulsiert nicht die Schweizer Wirtschaftskraft im Mittelland? Sind nicht zwischen Genfer- und Bodensee die Autobahnen und Züge am vollsten? Weit gefehlt! Die Region Basel wächst, das Verkehrsaufkommen auch. Und dennoch befindet sich die Metropolitanregion Basel aus nationaler Sicht «am Ende der Schweiz» und allzu oft am Ende der Prioritäten – zu

Unrecht, wie ich meine. Wir dürfen vom Bund erwarten, dass er die strategische Bedeutung der Metropolitanregion Basel anerkennt. Wir fordern eine aktive, zukunftsgerichtete Politik, statt reaktiver Planung, die sich an heutigen Nachfragen und Kapazitätsengpässen ausrichtet. Basel ist das wichtigste Tor Europas zur Schweiz und das bedeutendste Tor der Schweiz nach Europa. Hier starten TGV- und ICE-Züge nach Strassburg, Paris, Frankfurt oder Berlin, hier passieren Lastwagen aus ganz Europa den dichtest befahrenen Autobahnabschnitt der Schweiz. Nur diejenigen Transitgüterzüge, die durch den Flaschenhals Basel durchkommen, finden ihren Weg zu den NEAT-Tunnels Richtung Süden.

Beim Ausbau der Infrastrukturen im Raum Basel geht es um einen dringenden, jahrzehntelang kumulierten Nachholbedarf. Nirgendwo sonst in der Schweiz verkehren so viele Güterzüge auf wenigen Gleisen, die sie mit Personenfernzügen und S-Bahnen teilen müssen. Nirgends sonst treffen europäisch so bedeutsame nationale Teilnetze zusam-

men und sind dennoch untereinander ungenügend verbunden. Das Herzstück der Regio-S-Bahn zum Beispiel ist deshalb ein zukunftsweisendes Projekt, weil es schweizerische, deutsche und französische Regionallinien untereinander attraktiv verknüpft und viele schnelle Direktverbindungen schafft. Es verbindet historisch gewachsene Bahnnetze zu einem zusammenhängenden, trinationalen System und gibt dem dynamischen Wirtschaftsraum ein leistungsfähiges Rückgrat. Eine attraktive Regio-S-Bahn erhöht nicht nur die Erreichbarkeit in der Metropolitanregion Basel sondern bringt auch hohe Lebens- und Umweltqualität.

Die Metropolitanregion erarbeitet zurzeit eine gemeinsame Mobilitäts- und Raumplanungsstrategie: Das Agglomerationsprogramm Basel schafft ein richtungsweisendes Fundament für eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrspolitik über Kantons- und Landesgrenzen hinaus. Dies stimmt mich hoffnungsvoll.

Hans-Peter Wessels, Vorsteher Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt



RR Sabine Pegoraro: Leuchtturm der Bildung Basel-Landschaft

Stärker als anderswo setzen in der Stadtregion Basel die wichtigen öffentlichen Funktionen vertikale Akzente. Aus der Fernsicht zeigt sich das in einer Siedlungslandschaft, deren Pole die Bedeutung der Institutionen und das territoriale Bezugsnetz der Landmarks gleichermassen zum Ausdruck bringen. Der Neubau für die FHNW im Kanton Basel-Landschaft gehört zu diesem Netz. In der Reihe der massigen Gewerbebauten am Muttenzer

Geleisefeld bildet der kubische Baukörper den dominanten Abschluss. Vom Bahnhof Muttenz her kommend, bildet der neue Platz vor der Fachhochschule den Auftakt der öffentlichen Räume entlang der Hofackerstrasse. Im Sinne des Masterplanes Polyfeld Muttenz wird er zum Foyer des Polyfeldes, gleichzeitig funktioniert er als zentraler Aufenthaltsraum der Fachhochschule und bildet die massstabsgerechte Verknüpfung zum Wohnquartier.

Für die Fachhochschule wird damit ein Typus von hoher Zeichenhaftigkeit vorgeschlagen, der ein hohes Mass an Nutzungsflexibilität, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit aufweist. Eine prägnante Form mit dem Zentralraumgedanken eines Atriums bildet das Herz der Fachhochschule im Kanton BL. Zentrale Funktionen wie Aula, Gastronomie, Verwaltung, Hörsäle und Bibliothek werden mit einer skulpturalen Treppenanlage über dieses Herz erschlossen. Über zwei Lichthöfe erhalten die in der Vertikalen über dem Atrium organisierten Hochschulen bis grosse Raumtiefen natürliches Licht. Die Krone bildet ein Geschoss mit einer offenen Studierzone und einer wei-

teren Gastronomiezone mit Weitblick in Stadt und Landschaft.

Die bisher auf 36 Standorte Basel-Landschaft und Basel-Stadt verteilten Hochschulen für Architektur, Bau und Geomatik, für Life Sciences, für Pädagogik und für Soziale Arbeit werden voraussichtlich Ende 2017 mit rund 2'200 Studierenden und 500 Mitarbeitenden der FHNW unter einem Dach zusammengeführt.

Nachdem der Masterplan Polyfeld durch den Kanton und die Gemeinde Muttenz verabschiedet wurde und mit dem Abschluss des Wettbewerbsverfahrens für den Neubau der FHNW im Polyfeld Muttenz einen weiteren Meilenstein erreicht war, konnte 2011 mit der Ausarbeitung des prämierten Wettbewerbsentwurfs von pool Architekten aus Zürich mit Perolini Baumangement AG als Gesamtleiter die Realisierungsphase eingeläutet werden.

Wir freuen uns, mit diesem Leuchtturm einen bedeutenden Beitrag für die Baukultur in unserer Region zu leisten.

Sabine Pegoraro, Vorsteherin der Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft

fairbinden



Die Basler Kantonalbank und metrobasel engagieren sich gemeinsam für eine attraktive, dynamische und fortschrittliche Wirtschafts- und Kulturregion Basel.



**Basler
Kantonalbank**
fair banking

Inhalt

3	<i>Vorworte der Regierungsräte Dr. Hans-Peter Wessels und Dr. Sabine Pegoraro</i>
7	<i>IBA Basel 2020 aus Lörracher Sicht</i>
9	<i>Erkenntnisse aus der Verkehrs- und Gateway-Studie</i>
11	<i>Handelskammer beider Basel will jetzt Impulse setzen</i>
12	<i>Andreas Meyer, CEO SBB, zum Ausbau des Bahnangebotes</i>
13	<i>Swiss CEO Harry Hohmeister zu Fluglärm und Arbeitsrecht</i>
14	<i>Hafeninfrastrukturen für die Schweiz</i>
15	<i>Stadt- und Verkehrsplanung von Rheinfelden</i>
17	<i>Die Zukunft gehört dem Mobility Pricing</i>
18	<i>Spannende Einblicke in das metrobasel forum</i>
22	<i>Neuer Impuls dank des Clariant-Infrapark Baselland</i>
23	<i>Avo Session: Weltstars zu Gast in Basel</i>
25	<i>Der Vitra Campus: Ein Kulturort, der in keine Schublade passt</i>
26	<i>Georges Delnon über den Erfolg des Theater Basel</i>
29	<i>Visionär: 3 Land-Stadt «New Basel»</i>
30	<i>Die Life Sciences in der Metropolitanregion Basel</i>
31	<i>Der Verein metrobasel stellt sich vor</i>

Impressum

Der metrobasel report 2011 erscheint als Beilage in der Basler Zeitung (Gesamtauflage) sowie in der Sonntagsausgabe der Basellandschaftlichen Zeitung und wird zusätzlich im Kanton Jura, im Landkreis Lörrach und im Elsass verteilt. (Druckauflage: ca. 300'000 Exemplare).

Redaktion, Realisation & Inserate:
ruweba kommunikation ag, Riehen
Druck: Swissprinters AG, Zürich



*Gibt es leuchtendere
Farben als die der Natur?*



Exactly your chemistry.

Träumen Sie eine Farbe, wir haben sie. Die fast unbegrenzte Vielfalt an Farbtönen und ihre Anwendung auf unterschiedlichsten Werkstoffen sind zwei Herausforderungen, denen sich Clariant immer wieder aufs Neue stellt. Dahinter steckt Methode: Clariant ist führend beim Aufspüren neuer Farbtrends, in der Forschung, Anwendungstechnik, Produktion und Qualitätskontrolle. Clariant steht für Farben, Oberflächeneffekte und Performance Chemicals, ausgerichtet auf die Bedürfnisse eines breiten Branchenspektrums. Sie finden uns auf jedem der fünf Kontinente so nah, dass wir auch Ihr ganz spezielles Problem lösen können. **Clariant International AG, www.clariant.com**

What do you need?

Die IBA Basel 2020 ist der Motor für eine Modellregion

«Wir wollen zusammenwachsen und gemeinsam eine Modellregion entwickeln», erklärt Lörrachs Oberbürgermeisterin Gudrun Heute-Bluhm. Die IBA Basel 2020 unter dem Motto «Eine Zukunft à trois – un avenir zu dritt» sei dabei der Motor.

Gudrun Heute-Bluhm, Oberbürgermeisterin



Die Oberbürgermeisterin des Landkreis Lörrach treibt die IBA-Prozesse voran

Hauptschauplätze der Internationalen Bauausstellung, die sich als Instrument für grossräumige Regionalentwicklung verstehen, sind die Grenzgebiete zwischen den drei Ländern. «Die IBA ist eine grosse Chance für die Region, weil Vertreter der Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und die Bürger selbst Mitgestalter dieses Prozesses sind», so Heute-Bluhm. Der erste länderübergreifende Projektaufruf war sehr erfolgreich. 44 konkrete Vorschläge mit Mehrwert für die Grenzregion und realisierbar bis 2020 konnten kürzlich beim IBA-Forum in Basel öffentlich diskutiert werden.

«Natürlich gibt es da Leuchtturmprojekte, wie beispielsweise die Pläne für einen trinationalen Stadtteil im Hafengebiet Basel – Hünigen – Weil a. R. », betont Lörrachs Stadtoberhaupt. Aber die Kraft des IBA-Prozesses bestehe genauso in der Vernetzung vieler Einzelprojekte. So habe sich Lörrach des Themas Verkehr angenommen. Gemeinsam mit Riehen ist eine Regio-S-Bahnhaltestelle «Am Zoll Lörrach/Riehen» mit Umsteigemöglichkeiten zu Tram und Bus geplant. Damit sei dort die Voraussetzung für eine städtebauliche Neuordnung zu einem nachhaltigen Quartier gegeben, eingebettet

in ein grenzüberschreitendes Konzept zur Freiraumplanung.

Das zweite Verkehrsprojekt ist die Einbindung der neuen Velostation «Velö» am Bahnhof Lörrach in ein länderübergreifendes Angebot für Fahrradfahrer. Mit einem Fahrrad- und E-Bike-Verleih, einer Abstellhalle und einem Reparaturservice macht Velö das Fahrradfahren in der Region attraktiv und bietet die Voraussetzung für touristische Angebote, wie beispielsweise ein GPS-gesteuertes Navigationssystem zu den mythischen Orten am Oberrhein. Ein Netz von Fahrradschnellwegen soll das Umsteigen vom Auto auf das Velo erleichtern.

«Beide Lörracher Projekte sind Beiträge zur Klimawende», betont Heute-Bluhm. «Das war uns besonders wichtig, denn Energieeinsparungen und Klimaschutz sind grosse regionale Themen, die einen hohen Stellenwert im IBA-Prozess besitzen. In diesem Bereich erhoffe ich mir noch weitere Projekte für unsere Region.»

Mehr Information: www.iba-basel.net

Werden Sie Mitglied von metrobasel

Der Verein metrobasel als Plattform, Stimme und Akteur für die metropolitane Region Basel steht allen offen. Einwohnerinnen und Einwohner, Unternehmen, Verbände und Vereine, Gemeinden und weitere Gebietskörperschaften sind willkommen und können sich engagieren. Senden Sie uns ein E-Mail oder rufen Sie uns an.

Geschäftsstelle

Aeschenvorstadt 4, 4051 Basel
Tel. +41 (0) 61 272 11 44
office@metrobasel.org

LEBENSQUALITÄT
AUFGLEISEN

BASEL STELLT DIE WEICHEN
HERZSTÜCK REGIO-S-BAHN

www.herzstueck-basel.ch



SBB CFF FFS

Sie sollen sich wohlfühlen, wenn Sie mit uns reisen. Wir sorgen dafür, dass Sie bequem unterwegs sind und mit Sicherheit gut ankommen.

Lesen, arbeiten, träumen.

FREUDE WIRD DURCH INNOVATIONEN BEFLÜGELT.

Freude hat die Grenzen der Physik ausgelotet – und neu definiert. Das Resultat ist die perfekte Vereinigung der sportlichen Eleganz eines Coupés und der Funktionalität eines SAV: Das BMW X6 Sports Activity Coupé. Durch seine überlegene Vielseitigkeit wird es zum souveränen Begleiter für jeden Tag. Eine Probefahrt wird Sie begeistern.

www.bmw-basel-dreisпитz.ch

FREUDE IST DER BMW X6.

BMW EfficientDynamics

X6 xDrive30d 7,4 l/100 km 180 kW (245 PS)

Emil Frey AG
Autowelt Basel-Dreisпитz
Brüglingerstrasse 2
Postfach
4002 Basel
Tel. 061 335 61 61
www.bmw-basel-dreisпитz.ch

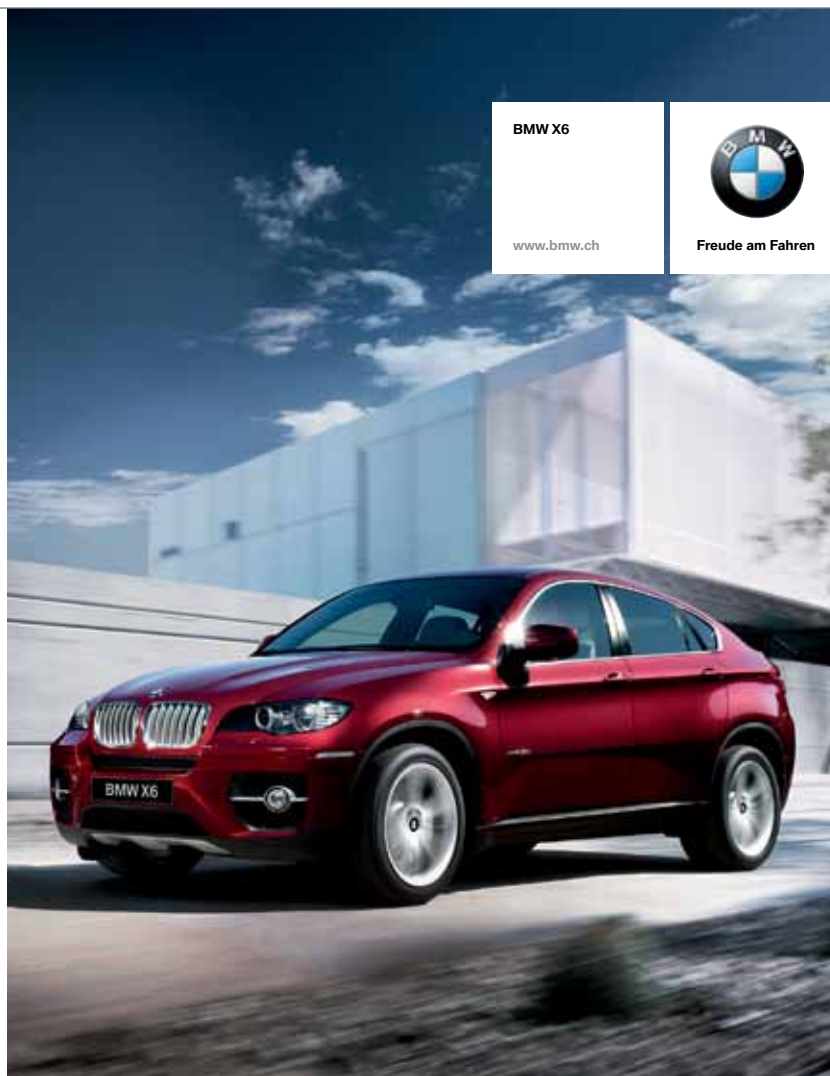
BMW X6 xDrive 30d mit 245 PS: Treibstoffverbrauch gesamt 7,4l/100 km, CO₂-Emission kombiniert 195g/km (Durchschnitt aller Neuwagen in der Schweiz 188g/km), Energieeffizienzklasse C. Abgebildetes Fahrzeug enthält Sonderausstattungen.

BMW X6

www.bmw.ch



Freude am Fahren



Die Bedeutung des Gateway nördliche Schweiz

Der Gateway nördliche Schweiz stellt ein bedeutendes Tor der Schweiz für den internationalen Güter- und Personenverkehr dar. metrobasel hat zusammen mit der Handelskammer beider Basel hierzu bei der ProgTrans AG eine Studie in Auftrag gegeben.

Text: Stephan Kritzing, Tobias Dennisen

Ohne den Strassen- und Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt und den Luftverkehr kann die Schweiz nicht leben. Unsere Bevölkerung und Wirtschaft sind auf leistungsfähige Verkehrssysteme angewiesen, im Binnenverkehr und vor allem für die grenzüberschreitenden Personen- und Handelsströme. Unter dem Titel «Aufbruch zu einer ganzheitlichen Gateway-Strategie der Schweiz» wurde dazu eine Studie in Auftrag gegeben.

Der «Gateway nördliche Schweiz» ist ein logistischer Verknüpfungspunkt und besteht aus mehreren Verkehrsinfrastrukturen und Umschlagsanlagen. Räumlich wurden dem Gateway nördliche Schweiz die Kantone Jura, Basel-Landschaft und Basel-Stadt, Solothurn, Aargau, Zürich und Schaffhausen zugeordnet. Die Nordschweiz ist nicht nur verkehrlich bedeutsam, sondern sie leistet auch für die gesamte Volkswirtschaft einen überproportionalen Beitrag. Auf die sieben Kantone entfallen 14 % der Fläche der Schweiz, zugleich waren diese im Jahr 2009 für 36 % der Schweizer Bevölkerung Wohnortkantone. 40 % aller Beschäftigten in der Schweiz haben hier ihren Arbeitsplatz (2008).

Strasse und Schiene

Der Schweizer Aussenhandel wird in bedeutendem Masse über die Nordschweiz abgewickelt: Von den 44.2 Mio. Tonnen, welche die Schweiz 2009 importiert hatte, kamen 55 % über die Kantone des Gateway nördliche Schweiz ins Land, ein Grossteil hatte ihren Bestimmungsort in anderen Kantonen. Im gleichen Jahr wurden Güter mit insgesamt 13.6 Mio. Tonnen aus der Schweiz exportiert, von denen die Hälfte über die Gateway-Kantone ausgeführt wurden. Im- und Export

werden – gemessen an den transportierten Mengen – überwiegend auf der Schiene, der Strasse und z.T. auch über den Rhein abgewickelt. Die für den Aussenhandel wichtigsten Infrastrukturen des Gateways stellen im Schienenverkehr die umfangreichen Eisenbahnanlagen am Knoten Basel und im Strassenverkehr die Autobahnübergänge auf der elsässischen Seite sowie die Grenzübergänge mit Deutschland an der A5/N2, A98/N3 und A81/N4 dar.

Wasser und Luftverkehr

Das anhaltende Wirtschaftswachstum unseres Landes ist ohne die Schweizerischen Rheinhäfen und die beiden Flughäfen in Zürich und in Basel nicht denkbar. Neben den Massenguttransporten, für welche das Binnenschiff der umweltfreundlichste Verkehrsträger schlechthin ist, bewährt sich der Rhein ebenso als zuverlässiger Transportkorridor für den Containerverkehr zu und von den Seehäfen an der Nordsee. So nahm der Containerumschlag der Schweizerischen Rheinhäfen in den letzten eineinhalb Jahrzehnten bis auf den konjunkturell bedingten Einbruch in den Jahren 2008 und 2009 kontinuierlich zu.

Aber auch die Luftfrachtangebote an den Flughäfen Basel und Zürich schaffen wichtige Verbindungen in die gesamte Welt: Jeder 4. Franken im Gesamtexport und jeder 10. Franken im Gesamtimport hängt an der Luftfracht – mit steigender Tendenz. An den Flughäfen Basel und Zürich werden fast 90 % des gesamten schweizerischen Luftfrachtaufkommens abgewickelt.

Infrastrukturausbau hinkt hinterher

Die starke Konzentration von Verkehrsinfrastrukturen und das hohe Verkehrs-

aufkommen in den Gateway-Kantonen unterscheidet die nördliche Schweiz von den übrigen Landesteilen. Die möglichst reibungslose Verkehrsbewältigung, vor allem die des Güterverkehrs, beansprucht Flächen, die anderen Nutzungen dann nicht mehr zur Verfügung stehen. Die Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Strassen- und Schienennetz hat eine hohe Priorität. Jedoch ist absehbar, dass nur ein Teil der bereits heute dauerhaft überlasteten Abschnitte auf dem Nationalstrassennetz ausgebaut wird. Trotz hoher Investitionen in das Nationalstrassennetz erwartet das ASTRA, dass bis 2020 knapp 18 % der Nationalstrassen regelmässig überlastet sein werden. Auch die künftigen Investitionen nach ZEB und FABI-STEP reichen nicht aus, um alle Kapazitätsengpässe und Einschränkungen im Schweizer Schienennetz zu beheben.



Download der Studie unter:
www.metrobasel.org

kinder lieben chemie

Den Nachwuchs für Chemie zu begeistern, ist wichtig für unser aller Zukunft. Darum haben wir in 15 Ländern „Kids' Labs“, in denen Kinder und Jugendliche Chemie und Wissenschaft spielerisch erleben können. Wenn junge Forscher und Reagenzgläser gut miteinander können, dann ist das Chemie, die verbindet. Von BASF. www.basf.com/chemistry



BASF
The Chemical Company



International Year of
CHEMISTRY
2011

BASF is a Global Sponsor

Erfahren Sie mehr über BASF in der Schweiz unter www.basf.ch

EuroAirport.
BASEL MULHOUSE FREIBURG



www.fly-euroairport.com
Das beste Flugangebot
auf einen Blick.
Suchen. Buchen. Fliegen.

COME AND GO

Vorfreude oder Erwartung. Entspannung oder Erfolg. Starten oder ankommen. Von oder zu 90 Destinationen auf dieser Welt. Alles in Ruhe, in einer Atmosphäre der Grosszügigkeit und der kurzen Wege. EuroAirport.
www.euroairport.com



à bientôt. bis bald.



Die Wasserkraft vom Hochrhein

Energiedienst setzt voll auf Wasserkraft. Bereits seit 1999 werden alle rund 270.000 Haushalts- und Gewerbekunden in Südbaden mit Ökostrom der Marke NaturEnergie versorgt.

Mit uns leisten Sie einen wertvollen Beitrag für die Umwelt und den Klimaschutz. Energiedienst garantiert, dass wir an jedem Tag genauso viel Strom bereitstellen, wie unsere Kunden verbrauchen.

Bereits vor über hundert Jahren wurde der Grundstein für die Nutzung der Wasserkraft am Hochrhein gelegt mit dem Bau der Wasserkraftwerke Rheinfelden, Wyhlen und Laufenburg. 2010 hat das neue Wasserkraftwerk Rheinfelden das alte aus dem Jahr 1898 ersetzt. Das neue Kraftwerk nutzt das Energiepotenzial des Rheins besser und produziert gut dreimal so viel Strom wie die alte Anlage.

www.energiedienst.ch



NaturEnergie

Verkehr nimmt weiter zu

Diese ohnehin schon herausfordernde Aufgabe wird noch einmal erschwert, weil sich nach den derzeit vorhandenen Verkehrsprognosen besonders im Güterverkehr weitere Verkehrszuwächse für die Schweiz abzeichnen. Vor allem im internationalen Güterverkehr wird ein

Anstieg des Verkehrs, besonders auf der Schiene erwartet. Bis 2030 wird dort mit einem leistungsbezogenem Wachstum von 74 % gerechnet. Ausser dem Strassengüterverkehr, der gesamthaft um 34 % zunehmen wird, liegt das Wachstum bei allen anderen Verkehrsträgern teilweise bei deutlich über 60 %.

	Güterverkehr			Personenverkehr
	National	International	Gesamt	Gesamt
Strassenverkehr	+26%	+50%	+34%	+9%
Schienenverkehr	+45%	+74%	+66%	+46%
Binnenschifffahrt	-	-	+60%	-
Luftverkehr	-	-	+62%	+66%

Quelle: ProgTrans AG, basierend auf eigenen Angaben (World Transport Reports 2010/2011) sowie des Bundesamt für Statistik (BFS); Intraplan (2005); SBB (Basis 2009)

Im Personenverkehr ist die zukünftige Entwicklung des Luftverkehrs mit 66 % am dynamischsten. Nach Prognosen der SBB (Basisjahr 2009) wird der Schienenpersonenverkehr um beachtliche 46 % bis 2030 ansteigen.

Wirtschaftlich profitiert die Schweiz von der Lage im Herzen Europas, auch weil der Oberrhein als historischer Handelsweg einer der wichtigsten Wirtschafts- und Verkehrskorridore in Europa ist (Rotterdam – Genua), in dem der Gateway nördliche Schweiz eine zentrale Funktion erfüllt. Ausbau und Weiterentwicklung der verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen hielten in der Vergangenheit mit den wachsenden Anforderungen Schritt – und müssen es auch in der Zukunft tun. Das gilt für der Gateway nördliche Schweiz, aber ebenso für die gesamte Schweiz.

Jetzt Impulse vertiefen

Martin Dätwyler, Geschäftsführer Wirtschaftspolitik Handelskammer beider Basel

Verkehrsinfrastrukturen sind von fundamentaler Bedeutung. Von fundamentaler Bedeutung für Wirtschaft und Gesellschaft, für uns alle. Aufgrund dieser breiten Interessenslage präsentiert sich die heutige Verkehrspolitik sehr heterogen. Die Interessen divergieren teils gewaltig auseinander. Die Wünsche sind vielfältig und endlos. Jede Region für sich. Die Konsensfindung und Priorisierung der Projekte gestaltet sich äusserst schwierig und oftmals auch emotional. Die Vorgehensweise des Bundes vereinfacht die Situation auch nicht. So jagte in den vergangenen Jahren beispielsweise ein Schienenprogramm das nächste. Die Finanzierungsfrage wurde auf die lange Bank geschoben. Die zu erfüllenden Kriterien, um z.B. ein Projekt im Agglomerationsprogramm einzureichen, sind endlos und lassen den Kantonen kaum noch Spielraum.

Deswegen ist es wichtig und richtig, dass man sich zuerst mit den Fakten auseinandersetzt, um anschliessend erste Rückschlüsse für die Verkehrspolitik zu schliessen.

Erkenntnisse aus Gateway-Studie

Dies wurde im Rahmen der in Zusammenarbeit mit der Handelskammer beider Basel entstandenen metrobasel Gateway-Studie gemacht. Die präsentierten Zahlen zeigen deutlich, welche strategisch relevanten Aufgaben der Gateway nördliche Schweiz für die gesamte Schweiz und für die Metropolitanräume Basel und Zürich erfüllt. Doch welche Schlussfolgerungen lassen sich daraus für die Verkehrspolitik ziehen? Welche Empfehlungen kann man der Politik auf der Basis der gewonnen Erkenntnisse machen?

Mit dem Oltner Konsens zur Verkehrspolitik (siehe dazu die oben zitierte metrobasel studie) wurden erste Impulse gesetzt. Doch die 14 Empfehlungen nützen wenig, wenn diese in den Regierungen und Verwaltungen nicht aufgenommen, vertieft und schliesslich zu einer verbindlichen Strategie erklärt werden, die von allen Gebietskörperschaften und Parteien mitgetragen und umgesetzt werden. Der Metropolitanraum Zürich ist uns da einen Schritt voraus. Zürich hat diesen Meinungsbildungsprozess be-

reits durchlaufen und steht geschlossen hinter seinen Projekten.

Basel und Zürich Hand in Hand

Die beiden Metropolitanräume können also voneinander lernen. Dies ist aber nicht der einzige Grund, weshalb die Zusammenarbeit zwischen den beiden Metropolitanräumen im Rahmen der Gateway-Diskussion Sinn macht. Es bestehen funktionale Zusammenhänge zwischen den beiden Räumen: Import-Exportverkehre, Terminals, Landesflughäfen, Pendlerverkehre, etc. Dies verbindet und stärkt die Position gegenüber anderen Interessen in der Verkehrspolitik. Schliesslich generieren die beiden Metropolitanräume die höchste Wertschöpfung für die Schweiz und müssen sich im internationalen Standortwettbewerb behaupten.

Es wäre zu wünschen, dass sich die Impulse, die mit der Gateway-Studie und dem Oltner Konsens zur Verkehrspolitik gesetzt wurden, zu einer gemeinsamen Stossrichtung und Strategie vertiefen.

«Das Dreiländereck liegt auch mir am Herzen»

Die SBB will das Bahnangebot in der Nordwestschweiz weiter ausbauen – bis zum Viertelstundentakt auf allen S-Bahn-Strecken und im Fernverkehr. Die grosse Herausforderung ist, die entsprechenden Projekte zu finanzieren.

Interview: Regula Ruetz

Herr Meyer, welche Bedeutung hat die Region Nordwestschweiz und das angrenzende Ausland für die SBB?

Basel ist für uns der Ort, wo die Schweiz anfängt und das Tor zu Deutschland und Frankreich, man ist in drei Stunden in der Weltmetropole Paris. Basel ist aber auch das Herz eines leistungsfähigen S-Bahn-Systems, das bis in den Aargau und in den Jura reicht. Diese wirtschaftlich dynamische Region ist als Arbeits- und Wohnort begehrt. Als SBB spüren wir dies an der stetig steigenden Mobilitätsnachfrage. 2030 werden wir in der Nordwestschweiz bis zu 40 Prozent mehr Passagiere befördern.

Deshalb sind wir daran, die Infrastruktur auszubauen und planen mit den Kantonen den Angebotsausbau der nächsten Jahrzehnte. Als Arbeitgeber beschäftigen wir in dieser Region zudem mehr als 3500 Mitarbeitende. Da ich in Birsfelden aufgewachsen bin, liegt mir das Dreiländereck auch persönlich sehr am Herzen. Ich geniesse es immer sehr, im Raum Basel zu sein.

Welches sind ihre wichtigsten laufenden Projekte?

Bis 2012 bauen wir eine zweite Rheinbrücke, bis 2013 erneuern und modernisieren wir den Rangierbahnhof Basel. 2016 werden wir die Linie Belfort-Delle wieder in Betrieb nehmen. Für die Kunden ist jedoch wichtiger, dass wir vom nächsten Jahr an im Regionalverkehr Aargau/Olten neue, komfortable Doppelstockzüge einführen. Im Raum Basel setzen wir auf die beliebten FLIRT-Züge. Wir werden vermehrt Kompositionen aneinanderhängen, um unseren Kundinnen und Kunden genügend Sitzplätze zu bieten.



SBB-CEO Andreas Meyer äussert sich zum Ausbau des Bahnangebotes

Das alleine reicht aber nicht aus, um die steigende Mobilitätsnachfrage aufzufangen.

Nein, wir müssen auch die Zahl der Verbindungen ausbauen. Das Ziel haben wir mit den Kantonen zusammen definiert: der Viertelstundentakt auf allen S-Bahn-Strecken und im Fernverkehr nach Zürich und Bern. Dafür muss aber zuerst die Infrastruktur ausgebaut werden. Die wichtigsten Projekte sind der Ausbau der Ostzufahrten zum Bahnhof Basel (Basel-Muttenz-Pratteln), die Entflechtung Liestal und Ausbauten im Laufental. Ausserdem brauchen wir im Bahnhof Basel zusätzliche Gleise und bessere Zugänge zu den Perrons. Die grosse Herausforderung ist, all diese Projekte zu finanzieren. Die Mittel sind erst zum Teil gesichert.

Wie steht es mit der schnellen Direktverbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof?

Das ist für uns ein Leuchtturm-Projekt,

mit dem wir die aufwändigen Spitzkehren abschaffen und gleichzeitig eine schnelle innerstädtische Erschliessung schaffen könnten. Wir werden es aber realistischerweise nicht vor 2030 realisieren können. Wir wollen zuerst jene Projekte umsetzen, die wir für den Viertelstundentakt im S-Bahn-System und im Fernverkehr brauchen.

Und wie steht es mit der Anbindung des EuroAirports ans Bahnnetz?

Laut einer neuen Studie könnte eine zweigleisige Strecke vom Bahnhof St. Louis zum Flughafen und weiter Richtung Norden im optimalen Fall 2018 eröffnet werden. So könnten wir den Anteil der Passagiere, die aus der Schweiz mit dem ÖV anreisen, auf 45 Prozent erhöhen. Offen ist aber auch hier die Finanzierung. Die Kosten betragen rund 200 Mio. Euro, von denen die Schweiz etwa 80 Mio. übernehmen müsste. Auch da ist erst ein Teil gesichert.

SWISS will der Region Basel ein attraktives Angebot bieten

Die nationale Airline will die Entwicklung des Angebots in der Region Basel und dem Dreiländereck weiter fördern. Dabei spielen aber auch in Zukunft stimmige politische und rechtliche Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle.

Interview: Regula Ruetz

Herr Hohmeister, welche Bedeutung hat der EuroAirport für die SWISS?

Als nationale Fluggesellschaft der Schweiz fühlen wir uns allen Regionen in der Schweiz verpflichtet, ein attraktives Angebot an Flugverbindungen zu bieten. Vor diesem Hintergrund entwickeln wir unser Angebot für die Region Basel und das Dreiländereck sowohl mit Direktflügen ab Basel als auch mit Interkontinentalflügen ab Zürich. Selbstverständlich müssen solche Verbindungen wirtschaftlich tragbar sein. SWISS und der Lufthansa Konzern sind aber auch für die Beschäftigung am EuroAirport bedeutend. An unserem Hauptsitz in Basel bieten wir mehreren hundert Menschen einen Arbeitsplatz.

Wie sieht die Gestaltung Ihres Angebots ab dem EuroAirport aus?

Neben unserem eigenen Angebot an Direktflügen ab Basel arbeiten wir eng mit unseren Schwestergesellschaften und Partnern zusammen wie zum Beispiel mit AUA nach Wien oder Lufthansa nach Frankfurt, München oder Düsseldorf. Da insbesondere die Mittel- und Langstreckenflüge ab Zürich für die Leitindustrien in der Region Basel von grosser Bedeutung sind, kooperieren wir zudem für die Zubringer von Basel nach Zürich mit der SBB, dem so genannten Flugzug. Das ist vor allem auch ökologisch sinnvoll.

Aufgrund der verlängerten Nachtflugsperrung auf dem Flughafen Zürich befürchtet man hier in der Region eine zusätzliche Lärmbelastung durch Ausweichlandungen des Flughafens Zürich. Was halten Sie davon?

Ich halte diese Befürchtung für unbegründet. Seit der Einführung der ver-

kürzten Öffnungszeiten des Flughafens Zürich hatten wir keine einzige Ausweichlandung in Basel. Allerdings sollte der Bund die Öffnungszeiten der Landesflughäfen auf Grundlage der Erfahrungen und unter Berücksichtigung der Öffnungszeiten der Konkurrenzflughäfen zu gegebenem Zeitpunkt überprüfen.



Harry Hohmeister,
CEO Swiss International Air Lines

Die Frage des anwendbaren Arbeits- und Steuerrechts im Schweizer Sektor des EuroAirports ist nach wie vor ungeklärt. Welche Auswirkungen hat dieses Dossier auf die SWISS?

Eine baldige Lösung dieses Problems ist für die künftige Entwicklung des EuroAirports aber auch für den ganzen Wirtschaftsraum am Oberrhein von grosser Wichtigkeit. Auch für die SWISS ist eine Fortführung der seit über 60 Jahren erfolgreich angewendeten Praxis, wonach

im Schweizer Sektor faktisch Schweizer Arbeits- und Steuerrecht gilt, ein wichtiges Kriterium für den Erhalt des Standortes Basel. SWISS unterstützt daher die Bestrebungen der Behörden in Frankreich und in der Schweiz für die Zukunft eine tragfähige Lösung zu finden.

Mit der Inbetriebnahme der ILS 33 wurden die Lärmimmissionen durch die Luftfahrt zu einem wichtigen Thema in der Bevölkerung. Was sagen Sie dazu?

Jede Änderung von Flugrouten führt in der Regel zu Reaktionen in der Öffentlichkeit. Diesen Befindlichkeiten gilt es angemessen Rechnung zu tragen. Obschon in der Vergangenheit bei der Fluglärmreduzierung massive Fortschritte erzielt wurden - in Zürich wurde z. B. der Lärmteppich in den vergangenen zwanzig Jahren um 2/3 reduziert - investiert SWISS auch künftig in lärmgünstigere Flugzeuge. Die von uns ab 2014 als Ersatz der AVROs eingesetzten neuen Bombardier CSeries Flugzeuge werden den Fluglärm für das menschliche Ohr nochmals mehr als halbieren.

In Zürich schwelt seit Jahren der Fluglärmstreit mit Deutschland. Demgegenüber scheint der EuroAirport keine Probleme mit Deutschland und Frankreich zu haben. Wie erklären Sie sich das?

Am Dreiländereck hat sich der gleichberechtigte Einbezug aller Betroffenen im Rahmen der trinationalen Umweltkommission für den EuroAirport ausbezahlt. Die Berücksichtigung der positiven Erfahrungen beim grenzüberschreitenden Interessenausgleich um den EuroAirport könnte auch bei der Lösung des Zürcher Fluglärmkonfliktes hilfreich sein.

Wettbewerbsfähige Hafeninfrastrukturen für die Schweiz

Das Volumen weltweit verschiffter Güter steigt weiter. Die Schweizerischen Rheinhäfen reagieren darauf mit der Planung eines neuen Containerterminals – sowie mit der Förderung der Standortattraktivität der südlichen Hafenteile.

Hans-Peter Hadorn, Direktor Schweizerische Rheinhäfen



Der Hafen Birsfelden ist ein wichtiger Umschlagplatz für Stahlprodukte.

Die ausgezeichnete verkehrslogistische Anbindung der Hafenteile Birsfelden und Muttenz bietet dem Logistik-Cluster Region Basel Entwicklungspotenzial. Insbesondere als Stahlzentrum der Schweiz hat der Hafen Birsfelden eine hohe Bedeutung. Der Bau einer Montagehalle der ABB zeugt von der hohen

Konkurrenzfähigkeit des Standorts. Um diese weiter zu festigen, prüfen die Schweizerischen Rheinhäfen eine südliche bahnseitige Anbindung sowie die Zulassung von längeren Schiffen.

Containerverkehr nimmt zu

Für den Basler Stadthafen ist vor allem

die prognostizierte Zunahme im Containerverkehr relevant: Aufgrund der Entwicklungs- und Verlagerungsstrategie der Seehäfen Antwerpen und Rotterdam ist mit einer Verdoppelung bis Verdreifachung der Verkehre binnen 20 Jahren zu rechnen.

Schon heute stossen die Umschlagkapazitäten in den Containerterminals schweizweit an ihre Grenzen. Ein neues Terminal für den Umschlag Schiff-Bahn kann die erwarteten Mehrverkehre aufnehmen und ist ein wichtiger Beitrag zur zukünftigen Positionierung des Logistik-Clusters Region Basel. Die Lage des Geländes in Basel-Nord ist für diesen Zweck ideal: in nächster Nähe zum Hafenbecken 2 und direkt am EU-Bahnkorridor 24 Rotterdam-Basel-Genova, der wichtigsten Güterverkehrsachse in Europa.

Zusammen mit SBB Cargo haben die SRH eine Studie in Auftrag gegeben, in der das Potential eines solchen Projekts geklärt wird. Im 1. Quartal 2012 können erste Aussagen über Machbarkeit, Finanzierung und Layouts gemacht werden.

ANZEIGE

Ein neuer Feiertag für Basel: «Der Sonntag».

Jetzt bestellen: 10 Wochen für CHF 20.–

T: 058 200 55 00, E: abo@sonntagonline.ch, I: www.sonntagonline.ch



Neu mit
Regionalbund
Basel.

Stadt- und Verkehrsplanung in Rheinfelden

Die Bewohner von Rheinfelden störten sich lange an der Verkehrsbelastung des Städtchens. Mit dem Rhein als Zentrum nimmt man eine optimale Verkehrsplanung in Angriff. Viele innovative Ideen wurde bereits erfolgreich umgesetzt.

Stadtmann Franco Mazzi, Stadtverwaltung Rheinfelden

Wie wichtig die gute Organisation des Verkehrs für die Bevölkerung ist, das haben uns zwei repräsentative Befragungen von 2006 und 2010 in aller Deutlichkeit aufgezeigt. Im Sorgenbarometer der RheinfelderInnen stand beide Male die Verkehrsbelastung zuoberst, wobei sie sich 2010 im Vergleich zu 2006 markant verbessert hat.

Die Stadt- und Verkehrsplanung in Rheinfelden beruht auf einem funktionierenden übergeordneten Strassennetz sowie zu einem wesentlichen Teil auf Grundlagen, die im Rahmen eines Projektes der Trinationalen Agglomeration Basel erarbeitet wurden. Bei dieser Planung wurde die Stadt- und Verkehrsentwicklung des schweizerischen Rheinfelden und von Rheinfelden/Baden in Deutschland aufgezeigt. Dabei wurde

der Rhein nicht mehr als Grenze, sondern als das Zentrum einer gemeinsamen Stadt betrachtet. Dieser neue Blick war insbesondere für die Verkehrsplanung von grosser Bedeutung. So verfügt das gemeinsame Rheinfelden heute über vier Autobahnanschlüsse, zwei Bahnlinien, drei Bahnhöfe und eine gemeinsame Buslinie, welche die beiden Bahnhöfe miteinander verbindet.

Sinnvolle Vernetzung von ÖV

Mit der geplanten Elektrifizierung der Hochrheinstrecke wird sich die Ausgangslage noch verbessern. Um dieses Potenzial auch nutzen zu können, mussten die beiden ÖV-Verkehrssysteme sinnvoll verbunden und vernetzt werden. Mit dem neuen grenzüberschreitenden Stadtbuss, der die beiden Innenstädte, die

beiden Bahnhöfe und die beiden Spitäler miteinander verbindet, ist das gut gelungen, wie die stetig steigenden Nutzerzahlen belegen.

Neben dieser planerischen Grundlage war der Bau der neuen Rheinbrücke die eigentliche Initialzündung für die Verbesserung der innerstädtischen Verkehrssituation. Das Schliessen der alten Rheinbrücke erlaubte es, die vorher stark belasteten Stadträume wieder für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie die Gäste aufzuwerten. Die neue Verkehrssituation ermöglichte zudem an einer zentralen Lage im Anschluss an die Altstadt eine städtebauliche Entwicklung. Dazu erarbeitete die Stadt unter der Führung von Oliver Tschudin, Stadtrat mit Ressort Planung und Verkehr und Partner in der zürcherischen Planar AG für Raumentwicklung, einen Entwicklungsrichtplan, der das Gebiet von der alten Rheinbrücke über die Schiffflände bis zum Areal der ehemaligen Brauerei Salmen beinhaltet.

Die Erkenntnisse dieser Planung werden nun seit vier Jahren von der Stadt und von privaten Investoren umgesetzt. Dank dieser Dynamik und der abgestimmten Planung der verschiedenen Projekte verändert sich nun dieser Bereich im Westen der Altstadt in wenigen Jahren von einem ehemals stark verkehrsbelasteten Bereich mit bis zu 14'000 täglich passierenden Autos hin zu einem gut gestalteten Stadtquartier mit vielfältigen Nutzungen und stark aufgewerteten öffentlichen Räumen. Dies wird insbesondere auch der beliebten Personen-Rheinschiffahrt zugute kommen, die bekanntlich an der Schiffflände in Rheinfelden ihren Anfang nimmt.



Der Rhein als verkehrstechnisches Zentrum zwischen der Schweiz und Deutschland



«Für uns? Natürlich
klimafreundliches
Biogas!»

IWB'Biogas

Entscheiden Sie sich jetzt für IWB'Biogas – ein reines Schweizer Energieprodukt, ökologisch und aus regionalem Bioabfall. Informieren Sie sich: Telefon 061 275 50 20 oder www.iwb.ch

IWB'Ökoenergie
Die Energie bin ich.



34000 Mietobjekte.

Wir sind die erste Adresse fürs Mieten
in der ganzen Schweiz.



Ihr Partner für Immobilien

Zürich 058 285 19 00
Basel 058 285 14 64
Lausanne 058 285 19 91
www.baloise.ch/mieten



Intelligente Konzepte und
nachhaltige Lösungen
für die Herausforderungen
der Zukunft.

Rapp | Gruppe

Basel | Genève | Lausanne | Zürich |
Amsterdam | Berlin | London | Lörrach | Paris |

www.rapp.ch

Die Zukunft gehört dem Mobility Pricing

Mobilität wird zunehmend ein knappes Gut. Das Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage wird am effizientesten über den Preis gesteuert. Ein dynamisches Mobility Pricing kann die richtigen Anreize setzen. Die Technologie ist verfügbar.

Bernhard Berger, Dipl. Ing. ETH/SIA, CEO der Rapp Gruppe



Zahlstelle in Singapur mit dynamischer Anzeige

Die Bereitstellung von Infrastruktur erfolgte in der Vergangenheit fast ausschliesslich nachfrageorientiert. Die Kosten für Mobilität wurden über die Jahre sogar vergleichsweise geringer; dies mit bekannten negativen Auswirkungen auf Umwelt und Lebensqualität.

Besonders deutlich manifestiert sich dies in den Agglomerationen. Während die Kernstädte infolge des stärkeren Drucks heute ihre Verkehrsprobleme in den Griff bekommen, verstärkt sich in den umliegenden Agglomerationen der tägliche Mobilitätskampf. Staus im Strassenverkehr sowie Verspätungen und Ausfälle im Schienenverkehr nehmen zu. Mobilität von Menschen und Gütern wird zunehmend zu einem kostbaren Gut. Vermehrt stellt sich die Frage der Beeinflussung von Angebot und Nachfrage.

Beeinflussung von Angebot und Nachfrage heute begrenzt

Die offensichtlichste Beeinflussung des Angebotes ergibt sich durch die Bereitstellung von mehr (oder weniger) Kapazität. Bauliche Massnahmen stossen in unserem bereits dicht genutzten Raum auf zunehmenden Widerstand und werden verglichen zum Nutzen immer teurer, deshalb stehen Verkehrsmanage-

mentmassnahmen immer mehr im Vordergrund. So werden z.B. Standstreifen temporär zu Fahrstreifen, Zufahrten zu Innerstädten limitiert, Kapazitäten von stark belasteten Strassen mit Verkehrsleitsystemen optimiert, Zugfolgezeiten verkürzt und Fahrpläne perfektioniert.

Nachfragebeeinflussung erfolgt heute fast ausschliesslich durch Stau, was ökonomisch wie ökologisch negative Folgen hat. Am effektivsten wäre die Beeinflussung aber über den Preis. Heute bestehen bei uns weder im öffentlichen noch im privaten Verkehr dynamische Preiselemente, mit welchen bezüglich der Nachfrage eine wesentliche Wirkung erzielt werden könnte. Dazu kommt, dass durch die ökologisch erwünschten Verbrauchsreduktionen bei den Autos das Hauptpreis- (und Finanzierungs-) element des Strassenverkehrs, die Mineralölsteuern, zunehmend erodiert.

Technologie ermöglicht Nachfragebeeinflussung

In Zukunft werden wir zur Bewältigung der steigenden Mobilitätsbedürfnisse nicht darum herum kommen, neben gezielten Angebotsoptimierungen auch die Nachfrage stärker zu beeinflussen.

Mit den heutigen Technologien sind wir in der Lage, ein integrales und dynamisches Mobility-Pricing nach dem Grundsatz «pay as you drive or use» zu etablieren.

In Singapur gibt es bereits solche dynamischen Preismodelle, bei der eine tageszeit- und belastungsabhängige Strassengebühr erhoben wird. Im Luftverkehr sind spätestens seit easyJet solche Modelle gebräuchlich, auch im (internationalen) Bahnverkehr etablieren sich analoge Systeme.

Die Technologie spielt bei all diesen Systemen eine entscheidende Rolle und wird uns in naher Zukunft noch weit mehr Möglichkeiten eröffnen. Smarte Endgeräte stellen zukünftig personalisierte Informationen in Echtzeit zur Verfügung. Fahrzeuge verfügen über eigene Intelligenz und sogenannte kooperative Systeme kommunizieren sowohl mit anderen Fahrzeugen als auch mit der Infrastruktur. Individuelle Mobilität findet in Zukunft vielleicht zunehmend in kollektiven Kleinfahrzeugen statt. Das Auto hat dann vermutlich als Statussymbol Nummer eins ausgedient.

Unser Mobilitätsalltag kann in zehn Jahren so aussehen, dass wir vor jeder Fahrt abhängig von der aktuellen Verkehrslage und den momentanen Kosten entscheiden, mit welchem Verkehrsmittel wir eine Fahrt bewältigen wollen. Ende Monat erhalten wir eine individuelle Abrechnung unserer Mobilitätskosten, die aufgrund der Beanspruchung das für uns jeweils günstigste Preismodell berücksichtigt. Diese Transparenz ermöglicht uns, unser Mobilitätsverhalten zu optimieren. Politik und Gesellschaft müssen entscheiden, ob wir in diese Richtung gehen wollen.

Handlungsbedarf bei den Verkehrsstrukturen

Das siebte metrobasel forum beschäftigte sich mit den Themen «Zukunftsfähige Infrastrukturen schaffen» und «Leuchtturmprojekte in der Raumentwicklung». Im ersten Teil ging es konkret um die Förderung aller Verkehrsträger in der Schweiz.

metrobasel forum 11.11.2011, Text: Markus Vogt



Teilnehmer aus verschiedensten Branchen nahmen am Forum teil

Das siebte metrobasel forum endete dramatisch: Ein heftiges Gewitter zog durch das Theater, ein kräftiges Donnern grollen erfüllte den gut besetzten Raum. Zwei Mitglieder des Theater-Ensembles hatten eben mit einer szenischen Lesung zum Thema «Basler Kantonstrennung 1833: Lernen aus der Vergangenheit» die Veranstaltung abgerundet. Mit dem Blick in die Vergangenheit sollte gezeigt werden, was für die Zukunft zu lernen ist – das passte ausgezeichnet zu den Tagungsthemen. Zum einen ging es darum, den überregionalen verkehrspolitischen Konsens zu finden, zum anderen um Raumentwicklungsprojekte ausserhalb der Stadt Basel. Keine einfachen The-

men, die auch schon Blitz und Donner ausgelöst hatten.

Der Oltner Konsens

Zum verkehrspolitischen Tagungsschwerpunkt erklärte metrobasel Direktor Christoph Koellreuter einleitend, dass die Metropolitanregion Basel einer der Motoren der schweizerischen Volkswirtschaft sei, dass sie diese Rolle aber nur mit global wettbewerbsfähigen Rahmenbedingungen erfüllen könne. Dazu gehört in erster Linie eine ganzheitliche Strategie zum Ein- und Ausfallstor in der Schweiz, dem so genannten «Gateway», und dazu hat sich in einem von metrobasel organisierten Parlama-

riergespräch in Olten ein weitgehender Konsens unter Verkehrsdirektoren ergeben.

Gateway nördliche Schweiz

Die dem Oltner Konsens zu Grunde liegende Gateway-Studie präsentierte Stefan Kritzing, stellvertretender Direktor der Firma ProgTrans. Unter einem Gateway versteht man die Verknüpfung verschiedener Verkehrswege und Infrastrukturen. In die Untersuchung von metrobasel einbezogen sind die sieben Kantone Jura, Solothurn, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Zürich und Schaffhausen – sie bilden den «Gateway nördliche Schweiz». Dieses Gebiet steht

für 14 Prozent der Schweizer Fläche, für 36 Prozent der Bevölkerung und 40 Prozent der Beschäftigten im Land. Über die Hälfte der Güter (25 Millionen Tonnen) werden durch dieses Gebiet importiert, etwa die Hälfte der Exporte passieren hier (7 Millionen Tonnen). Dazu gibt es Wachstumszahlen: Der internationale Schienengüterverkehr wird bis 2030 um 74 Prozent wachsen, der Personen-Luftverkehr um 66 Prozent. Das Fatale ist: Während der Verkehr wächst, bleiben die Engpässe bestehen – es besteht Handlungsbedarf.

Verkehrspolitik braucht Impulse

Wo der Hebel angesetzt werden sollte, erläuterten Martin Dätwyler von der Handelskammer beider Basel und Markus Traber vom Zürcher Amt für Verkehr. Da die Verkehrsinfrastruktur von fundamentaler Bedeutung ist, gehen die Interessen der «Beteiligten» naturgemäss auseinander, erklärte Martin Dätwyler. Der «Gateway nördliche Schweiz» erfüllt strategische Aufgaben nicht nur für die Nordschweiz, sondern für das ganze Land. Es gelte nun, eine gemeinsame Stossrichtung zu finden – und dazu legten Dätwyler und Traber die 14 Handlungsempfehlungen vor, die aus dem Parlamentariergespräch II/2011 in Olten resultierten (Oltner Konsens).

Für den Bereich Luftverkehr wird geraten, das Netzwerk der drei Landesflughäfen Zürich, Basel und Genf zu verstärken und, um die Nachfrage zu erfüllen, die Infrastruktur zu verbessern. Gefordert wird, den Bahnanschluss zum EuroAirport zu beschleunigen und technische Entwicklungen, welche zu Lärmreduktionen führen, zu fördern.

Erforderlich ist sodann Rechtssicherheit für die Flughäfen Basel-Mulhouse (Arbeits- und Steuerrecht) und Zürich (Lärmproblematik Schweiz-Deutschland). Für den Wasserweg ist dringend eine Beteiligung des Bundes an der Infrastruktur der Schweizerischen Rheinhäfen gefragt. Als zweites zu unterstützen sind die beiden Terminal-Projekte «Container-Terminal Basel-Nord» und «Gateway Limmattal». Für den Bahngateway sind die nationalen und internationalen Verbindungen zu verbessern, mit Viertelstundentakt und besseren Verknüpfungen von Zentren.

Auszubauen ist die Schieneninfrastruktur – dazu gehören ein neuer Juradurchstich (Wisenbergertunnel), die Entflechtung des Knotens Basel samt Herzstück, die Tunnels Brüttenen, Zimmerbergbasis II und Heitersberg II und der Ausbau auf vier Spuren zwischen Basel und Zürich.

Im Strassenbereich gilt es einige Engpässe zu beseitigen, etwa mit dem Bau der Basler Osttangente, der Nordumfahrung Zürich, der Glattal-Autobahn, dem Stadttunnel Zürich, jeweils mit nachhaltiger Entlastung von Wohngebieten. Die Vervollständigung des Nationalstrassennetzes soll ohne Zeitverzug erfolgen, bei den Zollübergängen braucht es zusätzliche LKW-Abstellflächen sowie die elektronische Verzollung, und generell Verkehrsmanagement-Systeme. Schliesslich befasste sich die Arbeitsgruppe auch mit der Finanzierung.

Die finanziellen Ressourcen sollen beispielsweise durch die Erhöhung der Autobahnvignette und der Trassenpreise hereinkommen. Für Eisenbahnprojekte soll es weiterhin Fondslösungen geben und langfristig «Mobility Pricing» eingeführt werden.

Am Anfang steht die Finanzierung

In der von der Zürcher Publizistin und Dozentin Esther Girsberger moderierten Expertenrunde wurde die Thematik vertieft diskutiert. Der Basler Regierungsrat Christoph Brutschin (SP) sieht eine wesentliche Aufgabe der öffentlichen Hand, Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Er empfiehlt, von Anfang an über die Finanzierung zu reden. Der Wirtschaftsdirektor betonte die Bedeutung des Wasser-Gateways. 15 Prozent der Güter, die unser Land erreichen, dazu 25 Prozent der Mineralöl-Stoffe; heute seien es 100 000 Container, bis in zehn, fünfzehn Jahren die doppelte Menge: «Wenn die Infrastruktur nicht erhöht wird, bekommen wir ein nationales Problem.» Die Terminal-Projekte Basel-Nord und Limmattal seien keine Konkurrenz – es brauche beide. Und wenn er einen Wunsch frei hätte, womit zu beginnen wäre: Mit dem Wisenbergertunnel.

Die Baselbieter Nationalrätin Elisabeth Schneider (CVP) bedauerte, dass die Bedeutung der Rheinhäfen in Bern nicht wahrgenommen werde; sie hoffe nun auf

den Oltner Konsens und auf Unterstützung von Zürich. Die verschiedenen Verkehrsträger dürften nicht gegeneinander ausgespielt werden. Künftig dürfe nicht alles Geld in Randregionen gesteckt werden; die Zentren seien zu fördern, auch von der Raumplanung her.

Alle vier Verkehrsträger gleichzeitig entwickeln

Für Markus Traber war klar, dass den Parlamentariern deutlich gemacht werden muss, dass die beiden Terminalprojekte miteinander verwandt seien. Die Basler Nationalrätin Anita Lachenmeier (Grüne) meinte, dass die Rheinhäfen in der Nationalrätlichen Verkehrskommission zwar unbestritten seien, dass ihren Mitgliedern nicht klar sei, warum das Geld fehle. Wichtig sei der ökologische Konsens, umzusetzen sei die Alpen-Initiative. Man müsse nahe an die Kostenwahrheit kommen, etwa mit Road Pricing.

Martin Dätwyler forderte, alle vier Verkehrsträger gleichzeitig zu entwickeln. Die Wirtschaft verlange Transparenz, auch bei den Kosten. Und die Wirtschaft fordere die Benutzerfinanzierung: Wer benutzt, bezahlt auch. Dätwyler forderte auch mutigere Lösungen, zum Beispiel die Nacht für den Güterverkehr zu nutzen: «Wir müssen über Tabus reden.» Beim Wasser gebe es noch Kapazitäten, die Engpässe lägen bei den Umschlagzentren.

Für den Basler Nationalrat Beat Jans (SP) kommt als erstes der Hafen-Ausbau, dann Schiene, Strasse, Luft. Aber er habe Mühe mit der Priorisierungs-Diskussion. Wenn es Wachstum gibt, muss das Land bereit sein, die Infrastrukturen auszubauen: «Alle Kanäle wachsen bis 2030, da muss etwas geschehen. Und da muss auch die Wirtschaft mitziehen.» Im Bereich Steuern sei in der jüngsten Zeit viel gegangen, doch in den Bereichen Bildung und Infrastruktur werde geknausert. Die Unternehmenssteuern müssten die Infrastrukturen mitfinanzieren. Patrick Altenburger, Dienststellenleiter ÖV im Kanton Schaffhausen, stellte fest, dass bis jetzt in erster Linie in Transit, Neat und Nord-Süd-Verkehr investiert worden sei. Das Mittelland sei dabei quasi untergegangen, da bestehe Nachholbedarf.



Christoph von Arb und Marc Joset legen ihre Standpunkte dar

Fazit: Im Gateway nördliche Schweiz gilt es zusammenzustehen und gemeinsam die Stimme zu erheben. Oder wie es Beat Jans sagte: «Wenn der kleine Basler Chor mit dem grossen Zürcher Chor mitsingen kann, wird er in Bern eher gehört.»

Visionen für Basel und seine Umgebung

Im zweiten Tagungsteil machte das ETH-Studio Basel Vorschläge für Leuchtturm- oder Flaggschiffprojekte in der Raumentwicklung. Als Erstes zur Debatte stand die Universität Basel. Dabei ging der Blick über Basel hinaus. Zunächst erläuterte der Präsident des Universitätsrates Ulrich Vischer die aktuelle Raumstrategie der Uni Basel, die am 10. November veröffentlicht worden war. Danach legte Forschungsleiter Manuel Herz vom ETH-Studio Basel die Vision 2040 für die Uni dar. Geprüft wurden vier Standorte ausserhalb Basels, die einen wesentlichen Teil der Universität beherbergen könnten. Wenn die Studierendenzahlen linear ansteigen, seien bis 2040 um die 25'000 Studierende zu erwarten, und dann wäre der Gang über die Stadtgrenze unumgänglich. Mit der Auswahl Birsfeldens, das zum St-Tropez am Rhein werden könnte, gehe es nicht darum, dort den Hafen zu schliessen, sondern dort ein urbanes Stadtviertel entstehen zu lassen. Heute schon sei es so, fügte Herz noch an, dass das Hafengebiet von Birsfelden nicht nur als Hafen, sondern ganz einfach auch als Gewerbegebiet genutzt werde.

Kiesgruben zu Seen

Ebenfalls über die Stadt hinaus denkt das ETH-Studio Basel, wenn es um die

verschiedenen Kiesgruben in der nahen Umgebung geht. Andreas Courvoisier berichtete von der Vision, diese ehemaligen Kiesgruben, vor allem im südlichen Elsass, zu Seen umzugestalten und neuen Nutzungen zuzuführen. Insgesamt 50 Gruben wurden eingehend angeschaut; die meisten werden ganz einfach wieder aufgefüllt, Potential für eine Entwicklung hätten ungefähr deren zehn. Dabei fielen die Stichworte Idylle, Tourismus, Wohnen, Baden, Angeln, Freizeit, Erholung und Natur. Für all das müsste quasi nachgeholfen werden, es bräuchte zum Beispiel Wege oder eine See-Belüftung; zur Umgestaltung «anbieten» würden sich die Gruben von Sierentz, Bartenheim, Blotzheim, Weil-Haltingen, Eiken.

Schliesslich der dritte Leuchtturm, wiederum vorgetragen von Manuel Herz: Die Gemeinde Grenzach-Wyhlen könnte durch räumliche Eingriffe aufgewertet sowie an den Rhein und näher an die Metropolitanregion gebracht werden. Das könnte durch ein Umgehungswasser, einen Rheinkanal, geschehen.

Froh um Visionen

Eine prominente Diskussionsrunde moderiert von Esther Girsberger, ging noch tiefer ins Thema. Raymond Cron von Orascom Development mahnte, dass bei solchen Gestaltungsprojekten stets der Schulterschluss zwischen Bevölkerung, Behörden und Investoren gesucht werden müsse. Der Maire von Sierentz, Jean-Marie Belliard, gab sich skeptisch – das sei nun wirklich nur eine Vision. Wenn schon, müsste ein solches Projekt auch den Alltag einbeziehen, also etwa

Arbeitsplätze, und nicht nur Tourismus und Freizeit, wie es sich die Städter vorstellen. Jörg Lutz, der Bürgermeister von Grenzach-Wyhlen, wies darauf hin, dass seine Gemeinde gar nicht so schlecht angebunden sei, beispielsweise an den Arbeitgeber Roche.

Mehr zu reden gab die Universität. Christoph von Arb, ehemaliger Schweizer Wissenschaftskonsul in Boston, sieht im Campus ein ausgezeichnetes Modell, welches für Wissenschaftler, die man anziehen möchte, attraktiv ist. Ob Birsfelden der richtige Standort sei, fragte der Binninger Landrat Marc Joset (SP), Präsident der Interparlamentarischen Kommission für die Universität. Als Realpolitiker sei er aber froh um Visionen, und gerade im Baselbiet fehle es derzeit an solchen. Man dürfe nicht «zufällig» ein Institut der Universität nach Liestal oder so verlegen, es müsse in grösserem Rahmen gedacht werden, es brauche grosszügige Lösungen. Für die Campus-Idee spreche, dass Novartis ja auch einen solchen errichtet habe.

Enge Grenzen für die Stadt

Die Region und mit ihr die Universität sei langfristig zum Wachsen geradezu verdammt, sagte der Basler Regierungsrat Hans-Peter Wessels (SP). Eine rasant wachsende Uni längerfristig in der Stadt unterzubringen, sei aber gar nicht so einfach. Also bleibe gar nichts anderes übrig, als sich ausserhalb der Stadt einen Raum zu erschliessen, wo sie sich entfalten kann. «Die Stadt gibt enge Grenzen vor», meinte Wessels. Ob Birsfelden oder woanders – grundsätzlich gehe die Idee in die richtige Richtung.

Nichts gegen Visionen hatte Ralph Lewin, ehemaliger Basler Regierungsrat und heute Präsident der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft. Aber die Zeiträume müssten stimmen: «Birsfelden kann man nur aufgeben, wenn adäquater Ersatz zur Verfügung steht.» Rotterdam mache sich daran, seinen Hafen für zwei Milliarden Euro auszubauen: «Da werden bald viel mehr Güter als heute ankommen, dann brauchen wir jeden Quadratmeter Hafen.»



Ihr partner für

1to1 energy

Wir sorgen für eine zuverlässige Stromversorgung

BKW [®]

Mit ca. 20'000 km Leitungen ist unser Netz das Rückgrat einer sicheren Stromversorgung. Wir investieren permanent in den gezielten Ausbau, Unterhalt und die Modernisierung der Netzinfrastruktur und fördern innovative Technologien. Wir wollen unsere Kunden auch in Zukunft effizient und zuverlässig mit Energie versorgen.

BKW FMB Energie AG – Strom für eine Million Menschen

«Infrapark Baselland» - neuer Impuls im Dreiländereck

Der neue Infrapark Baselland bietet eine perfekte Infrastruktur im Dreiländereck. Das umstrukturierte Areal ist besonders für Unternehmen der Chemie- und Life Science-Industrie attraktiv und erfolgversprechend.

Interview: Ulrich Nies

Der Schweizer Spezialitätenchemiekonzern Clariant hat sein insgesamt 37 Hektar grosses Unternehmensgelände in Muttens in einen Industriepark umgestaltet. Interessierten Firmen stehen dort rund 16 Hektar an Ansiedlungsflächen zur Verfügung. Anfang 2011 ging der «Infrapark® Baselland» an den Start. Bereits ein knappes Jahr später sind dort neben Clariant weitere Unternehmen wie Pan-Gas, Bayer und Aprentas, Ausbildungsbund der Basler chemischen und pharmazeutischen Industrie, ansässig.



Muttens Luftaufnahme: Ansicht des Infrapark Baselland

Der neue Industriepark ist vor allem für forschende und produzierende Unternehmen der Chemie- und Life Science-Industrie attraktiv. In der Region Basel und damit im Dreiländereck gelegen, bietet er ein durch Strasse, Schiene, Schiff und Flughafen perfekt erschlossenes Areal. Mit einem umfassenden Dienstleistungsangebot verfügt der im Eigentum von Clariant verbleibende «Infrapark Baselland» über alle Vorteile eines Industriestandortes, der einzigartig in der Schweiz ist. Leiter des neuen Industrieparks ist Renaud Spitz, Landeschef der Clariant Schweiz.

Herr Spitz, warum hat Clariant sein Gelände in einen Industriepark umgewandelt?

Clariant hat eine langfristig erworbene breite und positive Erfahrung mit Industrieparks. Welche Entwicklungsmöglichkeiten Industrieparks haben können, zeigt das Beispiel Frankfurt-Hoechst in Deutschland mit mehr als 90 Unternehmen und rund 22.000 Beschäftigten – darunter auch Clariant. Der frühere Hauptstandort der Höchst AG hat sich allen Unkenrufen zum Trotz zu einem florierenden Standort für Chemie-, Life

Science- und Dienstleistungsunternehmen entwickelt.

Welche Bedeutung hat der Industriepark für die Region?

Für die Region darf man den Infrapark Baselland als wichtigen Mosaikstein für die weltweite Positionierung des Chemie- und Life Science Clusters der Region Basel bezeichnen. Die Öffnung des Industrieparks für Fremdfirmen führt zu einem diversifizierten Firmenportfolio. Durch diese Risikominimierung erwarten wir eine nachhaltige Weiterentwicklung des Standorts in Muttens, was zu neuen Arbeitsplätzen vor allem auch in produzierenden Betrieben führen sollte.

Welche Angebote hat der Industriepark?

Unbebaute Flächen eignen sich für den Bau neuer Produktions- und Laborgebäude, leerstehende Gebäude können für Produktions-, Labor- oder Lagerzwecke umgenutzt werden und die Dienstleistungen im Bereich Entsorgung, Umweltschutz und Sicherheit bedeuten einen ökologisch einwandfreien und sicheren Betrieb der neuangesiedelten Firmen. Auch die hervorragende verkehrstechni-

sche Anbindung des Standorts wird von potentiellen Kunden geschätzt. Zudem stossen die Dienstleistungsangebote auch ausserhalb des Infrapark Baselland auf grosses Interesse: der werkärztliche Dienst von Clariant bietet seine medizinische Betreuung auch der Schweizerischen Rheinsaline, der ARA Rhein und der Lufthansa auf dem Euroairport an.

Welche Vorteile hat der Standort des Industrieparks?

Im Herzen Europas, im Dreiländereck gelegen, ist der Infrapark Baselland Teil des Wirtschaftsstandorts Basel. Kaum eine andere Region weist in der Chemie- und Life-Sciences-Branche eine vergleichbare Dichte an Industrieunternehmen und Forschungseinrichtungen auf. Die Region Basel ist attraktiv für Arbeitskräfte aus aller Welt. Gleich 5 der 100 besten Universitäten der Welt befinden sich in Basel und garantieren ein grosses Angebot an qualitativ ausgewiesenen Fachpersonal. Das Areal ist durch den Gleis-, den Autobahn- und einen eigenen Rheinanschluss hervorragend an die internationalen Verkehrswege angebunden.

Weltstars zu Gast in Basel

Anlässe wie die AVO Session Basel, die Swiss Indoors oder das Basel Tattoo sind ein Publikumsmagnet und tragen wesentlich zum Standort Basel bei. Entscheidend für solch erfolgreiche Events sind Authentizität und Glaubwürdigkeit.

Text: Sydne Müller



Sheryl Crow fasziniert das Publikum in Basel mit ihrer natürlichen Ausstrahlung

Für Basel und die ganze Region sind Leuchtturmanlässe, die eine breite Öffentlichkeit anlocken, wichtig. In der Zeit während der AVO Session Basel, der Swiss Indoors oder des Basel Tattoo ist die Auslastung der Hotelübernachtungen auf Rekordkurs. Restaurants, Warenhäuser aber auch kleine Geschäfte springen auf den Marketingzug auf und profitieren vom unglaublichen Erfolg dieser Megaevents. Gäste aus der Schweiz, Deutschland und Frankreich reisen hier ans Rheinknie, um die Weltstars einmal hautnah zu erleben. Diese Leuchtturmanlässe stärken durch ihr Prestige und ihre Aktualität den Kulturstandort Basel. Wenn Tausende von Menschen im Juli Dudelsackklängen und Trommelwirbel gebannt zuhören, gastiert das Basel Tattoo auf dem Kasernenareal. Urheber Erik Julliard arbeitet mit seinem 21-köpfigen Team jährlich auf diesen Event hin. Im Herbst begrüsst Roger Brennwald, Veranstalter und Gründer des Tennistur-

niers Swiss Indoors, Tennisstars der Top-Klasse. Kurz darauf öffnen sich die Türen der AVO Session Basel.

Clubtische und Candlelight

Stars wie Sir Elton John, Sir Tom Jones, Deep Purple oder Pink waren schon zu Gast. Weltstars, die es hier ans Rheinknie zieht. Doch, worin besteht die Faszination, ein Konzert für ein kleines Publikum zu performen? Das Geheimnis liegt in der intimen Clubtischatmosphäre mit Candlelight. Die Nähe zwischen den Stars und dem Publikum ist kaum zu toppen. Die Geschichte der AVO Session beginnt 1986 mit fünf ausverkauften Konzerten der Rheinknie Session. Matthias Müller, Gründer und Präsident der AVO Session, stellt gemeinsam mit zwei Freunden eine Konzertreihe auf die Beine. Zwei Jahre später schaffen sie mit dem legendären Auftritt von Miles Davis den Durchbruch. Seither kommen Musikliebhaber von überall her an das

Festival, dass seit 1998 AVO Session Basel heisst. Das Musikfestival ist finanziell abgesichert und kann langfristig planen. Die Konzerte der AVO Session Basel werden auf fünf Kontinenten in bis zu 80 Ländern ausgestrahlt.

Rosige Zukunft dank neuer Eventhalle

Um solche Megastars für das Festival begeistern zu können, braucht es gute Rahmenbedingungen. Einerseits ist die Nähe zu einer verkehrstechnisch gut erschlossenen Stadt wichtig, von Bedeutung ist jedoch die Lokalität, in der das Festival stattfindet. Da die alte Messehalle dem neuen Projekt von Herzog & De Meuron weicht, finden die Konzerte im 2012 einmalig im Musicaltheater Basel statt, später dann in der neuen, modernen Eventhalle der Messe Schweiz.

Swiss Indoors - Weltklasse

Als grösster nationaler Sportanlass und eines der bedeutendsten Hallenturniere der Welt finden die Swiss Indoors traditionell in Basel statt und stehen jeweils im Zeichen des Endspruchs um die Weltmeisterschaft. Alljährlich versammelt sich die Tennisweltelite in der St. Jakobshalle. Die Region Basel taucht während einer Woche in die Welt des Sports ein und alle fiebern mit, wenn der Lokalmatador Roger Federer seinen Gegnern die Bälle um die Ohren spielt.

Damit sich Basel auch in Zukunft als wichtiger Standort für Megaevents behaupten und weiterentwickeln kann, sind Anlässe wie das Basel Tattoo, die AVO Session Basel oder die Swiss Indoors wichtige Erfolgsfaktoren für die Stadt und die ganze Region. Momente, in denen die ganze Welt auf das Dreiländereck schaut.



Weihnachtsgeschenke

Jeden Tag eine neue Idee.
In Weil am Rhein, nur 7 km entfernt von Basel.
www.vitra.com

im VitraHaus.



Vitra Campus

Ein Ensemble an einzigartigen Bauwerken auf dem Vitra Campus zieht täglich zahlreiche Besucher an und macht Kunst und Kommerz zum Erlebnis.

Text: Martin Heller



Das VitraHaus, der grosse Flagship store des Familienunternehmens, ist das neueste Glanzstück auf dem Campus

Kultur will Neugier. Und Neugier macht Freude. Wer also die Kulturstadt Basel besucht, darf sich freuen. Auf vieles, das zu entdecken ist, und auf besonderes, das es nur hier gibt. Nicht allein in der Stadt selbst, mit ihrer überwältigenden Fülle an Kunst und Kultur, sondern auch an ihren Rändern.

Denn wo andernorts die Langeweile der Vororte beginnt, reizt Basel die Neugier erst recht. Geboten wird Weltniveau: in Riehen etwa mit der Fondation Beyeler und in Münchenstein mit dem Schaulager. Oder in Weil am Rhein, bereits im Dreiländergrün, mit dem Vitra Campus.

Hier ist über die Jahre hinweg ein erstaunlicher Kulturort entstanden. Ein grosszügiger Park, der in keine Schublade passt – weil er ebenso mühelos wie eigenwillig eine spektakuläre Brücke schlägt zwischen künstlerischen Höhenflügen und dem Alltag. Prozesse und Resultate einer faszinierenden gestalterischen Welt sind konkret erlebbar.

Schliesslich geht es in diesem freundlichen Gesamtkunstwerk um jenes Design, das uns beim Wohnen und Arbeiten am nächsten ist: Vitra stellt Möbel her. Unter anderem in Weil, an der Grenze zur Schweiz. Hier nahm einst die Pro-

duktion des erfolgreichen Familienunternehmens ihren Anfang. Mit Möbeln, die das Leben vieler bereichern: durch ihre Schönheit, ihre Heiterkeit und ihr Vermögen, aus jedem Ort ein Zuhause zu machen.

Dass dies gelingt, ist das Ergebnis einer einzigartigen Allianz mit den besten Designerinnen und Designern, Architektinnen und Architekten, an der uns der Campus in Weil teilhaben lässt. Schritt um Schritt, beim Flanieren über das weitläufige Gelände ebenso wie in den Ausstellungen, die dort angeboten werden, oder im Shop.

Jede Trennung zwischen Form und Inhalt ist aufgehoben. Alles mag sich mit allem verbinden. Das wunderbare Museum von Frank Gehry – sein erster Bau ausserhalb von Nordamerika – widmet sich der Geschichte des Designs ebenso wie dessen Zukunft. Aktuell breitet es die Gedanken- und Bilderwelt von Rudolf Steiner aus, der mit seiner Anthroposophie die Menschen beschenken wollte. Ein eindrückliches Thema – zumal auch Steiners Ur-Architektur, das Goetheanum, zu den kulturellen Kraftorten der Region Basel gehört.

Gehry ist nur einer unter vielen, die mit und für Vitra gearbeitet haben und noch immer arbeiten. Zu sehen sind weitere Bauten von Zaha Hadid, Tadao Ando,

Nicolas Grimshaw oder Alvaro Siza, entworfen als Beiträge zu einer industriellen Wirklichkeit jenseits von blosser Funktionalität.

Dazu kommen Kabinettstücke der besonderen Art: eine historische Tankstelle von Jean Prouvé, dem genialen französischen Konstrukteur, ein Kuppeldom des visionären Buckminster Fuller, schliesslich die Bushaltestelle von Jasper Morrison, einem Meister des britischen Understatements.

Das vorläufig letzte Glanzstück in Weil ist das VitraHaus der Basler Architekturzuberer Herzog & de Meuron. Ein Haus aus lauter Häusern, wie übereinander gestapelt, ein Magnet für alle Sinne.

In seinem Innern geht das Schaulaufen weiter – Gehry, Prouvé und Morrison auch hier, zusammen mit Klassikern von Charles & Ray Eames, Isamu Noguchi, George Nelson oder Verner Panton sowie mit zeitgenössischen Entwürfen von Ronan & Erwan Bouroulec, Hella Jongerius, Maarten van Severen, Antonio Citterio.

Spätestens da wird im Vitra Campus die Neugier zum Genuss. Kultur und Kunst zeigen sich in ständigem Wechsel zwischen Erfindung und Gebrauch. Diese Bewegung macht den Besuch zum Ereignis. Sie wirkt nach, weil sie so selbstverständlich und überzeugend ist: wie ein offenes, aus dem Leben selbst gewonnenes Geheimnis.

Ein Haus der Spitzenklasse

Die Metropolitanregion Basel ist ein Ort, der durch Kulturreichtum privilegiert ist. George Delnon verrät, mit welchen Leckerbissen er die Zuschauer auch künftig ins Theater Basel locken möchte.

Interview: Regula Ruetz



George Delnon, Direktor Theater Basel

Herr Delnon, Ihr Haus erhielt zum zweiten Mal die Auszeichnung als Opernhaus des Jahres. Worauf basiert diese Auszeichnung? Verhilft sie zu mehr Zuschauerzahlen oder Sponsoren?

Rankings sind heutzutage auch in der Kultur wichtig geworden. Sie werden sowohl von ausserhalb der Branche als auch intern sehr aufmerksam verfolgt. Die Auszeichnung «Opernhaus des Jahres» hat uns selbstverständlich geholfen. Umso mehr, als wir sie gleich zwei Mal erhalten haben. Sie hat uns ermöglicht, das Haus bekannter und attraktiver zu machen, die Zuschauerzahlen zu erhöhen und auch für Sponsoren attraktiver zu sein.

Kann die hohe Qualität der Darbietungen auch mit Budgetkürzungen gehalten werden, wenn beispielsweise die Subventionen von Baselland nicht gesprochen werden?

Das ist eine Frage der Balance zwischen Qualität und Quantität. Ziel für eine Leitinstitution wie unsere muss sein, eine hohe Qualität über die ganze Spielzeit zu gewährleisten. Das ist bei Subventionskürzungen nicht möglich.

Mehr als die Hälfte der Besucher kommen aus Baselland. Stehen auch unterschiedliche Ticketkosten zur Diskussion, je nach Beitrag einer Gebietskörperschaft?

Selbstverständlich wollen wir unser Angebot allen Interessenten zu denselben Bedingungen zur Verfügung stellen, unabhängig von ihrem Wohnort. Wir haben jedoch, ähnlich wie beispielsweise Supermärkte, eine gratis Kundenkarte eingeführt, die Treue-Karte. Mit ihr können unsere Besucher bei jedem Besuch Punkte sammeln, die ihnen Ende November gutgeschrieben werden. Sicherlich sind weitere Schritte in diese Richtung eine Überlegung wert.

Wie wichtig ist ein Mehrspartenbetrieb für das Theater Basel?

Der Mehrspartenbetrieb ist weniger für das Theater Basel selbst als für die Region wichtig. Das Theater Basel ist das grösste



Das Theater Basel wurde gleich zweimal hintereinander zum «Opernhaus des Jahres» ausgezeichnet

Dreispartenhaus der Schweiz und damit auch ein Alleinstellungsmerkmal für Basel. Es ist eine kulturpolitische Entscheidung, ob man dies beibehalten möchte. Darüber hinaus ist ein Mehrspartenhaus auch in künstlerischer Hinsicht enorm wichtig, da sich die Sparten immer gegenseitig inspirieren. Dies wiederum hat Auswirkungen auf die Arbeitsweise und das Arbeitsklima im Haus selbst.

Wie kann man sich gegen andere Kulturinstitutionen behaupten?

Ich würde sagen, dass es nicht immer darum geht, sich gegen andere Kulturinstitutionen zu behaupten. Die Frage ist eher, wie man mit anderen Kulturinstitutionen gemeinsam vorankommen kann. In jedem Fall muss ein Haus aber von Qualität, Professionalität, Kontinuität und Innovation geprägt sein.

Welche Sparte oder Stück ist zurzeit am erfolgreichsten (Ansehen/ finanziell)?

Die Zielsetzungen der drei Sparten sind sehr unterschiedlich. Die Oper spricht ein sehr internationales Publikum an und muss sich sowohl hier als auch in der internationalen Szene behaupten. Das Schauspiel muss dies auch, ist jedoch viel eher darauf ausgerichtet, in das urbane Leben einzugreifen und aktiv daran mitzuwirken, indem es provoziert und hinterfragt, überspitzt und aufzeigt. Tanz hat ebenfalls den Anspruch sowohl regional als auch international auszu-

strahlen, was ihm ohne die Gebundenheit an eine verbale Sprache auch mühelos gelingt.

Braucht ein Theater auch Starschauspieler oder –Tänzer um erfolgreich zu sein? Oder sind eher bekannte Choreographen wie Richard Wherlock oder Heinz Spoerli Publikumsmagnete?

Gerade in Basel sind renommierte Schauspieler sehr beliebt. Im Tanz dominiert dagegen eher der Eindruck des Teams, der Company. Aber natürlich sind der Choreograph wie auch der Regisseur eminent wichtig für den Erfolg einer Sparte.

Wie wichtig ist die Kultur für eine Gesellschaft?

So wichtig wie das Atmen. Eine Gesellschaft definiert sich über ihre Kultur. Kultur ist der Ort, an dem gesellschaftlich relevante Fragen gestellt werden, an dem wir unser Handeln und unsere Werte hinterfragen und im Idealfall sogar eine Bewusstseinsveränderung bewirken können. Daher ist es gerade bei den jüngeren Generationen so wichtig, das Bewusstsein für die Bedeutung von Kultur zu wecken.

Schwindet in der Region die Solidarität gegenüber der Kultur?

Nein, das denke ich nicht. Das kulturelle Angebot hat in den vergangenen Jahren einfach massiv zugenommen. Die öffent-

liche Hand steht nun also vor der schwierigen Aufgabe mit dieser Veränderung umzugehen und weder die Vielfalt zu ersticken, noch die unzähligen Tendenzen über zu bewerten. Umso wichtiger ist es, dass die Verantwortlichen erkennen, was unsere Gesellschaft weiterbringt.

Welche Visionen haben Sie für die nahe und für die mittelfristige Zukunft des Theater Basel?

Ich sehe im Theater Basel für die nahe Zukunft ein Haus der Spitzenklasse, das im kulturellen Europa eine wichtige Position einnimmt. Ich sehe ein stärkeres Verschmelzen der unterschiedlichen Sparten wie beispielsweise mit der bildenden Kunst und auch eine Zunahme der performativen Kunst.

Basel ist ein Ort, der durch seinen Kultur-reichtum privilegiert ist. Es hat sowohl die Mittel und Möglichkeiten als auch das kritische Publikum, um ein Theater weiter zu entwickeln. Wir konnten bereits mehrere Sponsoren für unser Haus gewinnen, was uns dabei hilft, ein höheres Risiko im experimentellen Bereich einzugehen und das Haus bestens zu positionieren.

Es geht uns nicht nur darum, Experimentelles auszutesten, sondern wir wollen auch neue Publika gewinnen und unser Haus zu einem lebendigen Ort der Kulturen machen.

Gateway to architecture. Projekte von **Burckhardt+Partner.**

burckhardtpartner  **basel**

Burckhardt+Partner AG Architekten Generalplaner Basel Bern Genf Lausanne Zürich www.burckhardtpartner.ch

Wir schätzen Liegenschaften

- Schätzungen und Expertisen
- Kauf- und Verkaufsberatung
- Buchhaltung
- Bewirtschaftung von Liegenschaften

Hecht & Meili Treuhand AG
Delsbergerallee 74
Postfach
CH-4002 Basel

Tel. +41 61 338 88 50
Fax +41 61 338 88 59
hmt@hmt-basel.ch
www.hmt-basel.ch



Hecht & Meili Treuhand AG

Lonza

Näher als Sie denken



Lonza zählt zu den weltweit führenden Anbietern von Produkten und Dienstleistungen für Pharma-, Gesundheits- und Life-Sciences-Unternehmen und ist mit ihrem Hauptsitz in Basel stark im Metropolitanraum Basel verankert.

Lonza AG, Münchensteinerstrasse 38, 4002 Basel, Schweiz
Tel +41 61 316 81 11 – info@lonza.com

www.lonza.com

3 Land-Stadt «New Basel»

Ausgehend von der langfristigen Entwicklung des Basler Hafenareals wurde unter dem Titel «3 Land-Stadt» in Zusammenarbeit der Städte Huningue, Weil am Rhein und Basel eine Vision für die Hafen- und Stadtentwicklung erarbeitet.

Fritz Schumacher, Kantonsbaumeister Basel-Stadt



Das Dreiländereck mit «New Basel»

Das als 3 Land bezeichnete Entwicklungsgebiet umfasst rund 175 Hektaren beidseits des Rheins zwischen der Dreirosenbrücke und der Palmrainbrücke. Mit den unterschiedlichen Stadtquartieren, wie sie in der Entwicklungsvision skizziert sind, kann Raum für je 10'000 Einwohner/innen und Arbeitsplätze geschaffen werden. Damit wird eine neue Zukunftsperspektive für die ganze Region eröffnet. Mit einem trinationalen Masterplan soll der städtebauliche, wirtschaftliche, soziale und ökologische Mehrwert gesichert werden – als win-win Situation für alle Partner und die Bevölkerung. Dieses Vorgehen gibt den drei Städten die Möglichkeit, eine den jeweiligen Zielen und Bedürfnissen entsprechende Entwicklung von hohem Niveau und Wert zu erreichen. Die weiteren Planungsschritte erfolgen in Abstimmung mit den Grundeigentümern und unter Einbezug der Bevölkerung.

Im Rahmen der 3 Land Entwicklung soll der Süden von Huningue durch neue Bereiche der Life Sciences, Forschung oder Dienstleistung und neuem Wohnraum belebt werden. Im Norden südlich der Palmrainbrücke kann sich ein neues Wohnquartier am Rhein entwickeln.

In Friedlingen sucht der deutsche Partner Optionen um Weil am Rhein «an den Rhein» zu bringen. Mit einer schrittweisen Nachverdichtung und Urbanisierung soll dieser Stadtteil attraktiver und vielfältiger gestaltet werden. Unter Beteiligung von Politik, Bürgerschaft und Hafenwirtschaft soll ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet werden.

Im Zentrum der baselstädtischen Planung steht die zukünftige Nutzung des Klybeck- und Westquai im Sinne der bereits 2010 vorgestellten Hafen- und Stadtentwicklung. Neue Wohn- und

Arbeitsplätze, attraktive Rheinufer mit neuen Brückenverbindungen nach Frankreich und Deutschland bilden das Programm für die Umsetzung der Vision «New Basel». Diese Ziele und die dafür notwendigen Verlagerungen und Verbesserungen der Hafeninfrastruktur auf das ehemalige Gelände der Deutschen Bahn fliessen in einen Stadtteilrichtplan ein, zu welchem die Bevölkerung im Rahmen einer offenen Diskussion eingeladen wird.

«New Basel», eine trinationale Stadt im Schnittpunkt der drei Landesgrenzen, hat die einmalige Chance, das Zusammenwachsen und Überwinden der Grenzen mit städtebaulichen Qualitäten in den Fokus der Stadtentwicklung für das 21. Jahrhundert zu rücken.

Wir danken der Basler Zeitung BaZ, der Basellandschaftlichen Zeitung bz und Swissprinters AG für ihre Unterstützung. Dank diesen Organisationen und Firmen war es uns möglich, den metro-basel report an so viele Haushalte zu verteilen.

Insbesondere danken wir Brenntag Schweizerhall AG und den Schweizerischen Rheinhäfen für ihre grosszügige Unterstützung.

Life Sciences in der Metropolitanregion Basel: Fortsetzung der Erfolgsgeschichte?

Dr. Christoph Koellreuter, Direktor metrobasel



Life Sciences in der Metropolitanregion Basel: Fortsetzung der Erfolgsgeschichte?

Novartis hat Ende Oktober 2011 angekündigt rund 750 Vollzeitstellen am Standort Basel abzubauen. Der Stellenabbau dient der Sicherung des strategischen Handlungsspielraums angesichts sinkender Medikamentenpreise. Diese Massnahme ist nicht das Ende der Erfolgsgeschichte der Metropolitanregion Basel in der Life Sciences Branche. Wohl ist damit zu rechnen, dass in den kommenden zwei bis drei Jahren die Entwicklung der Arbeitsplätze deutlich moderater wenn nicht sogar rückläufig sein wird.

Im Vergleich zu 2010 darf aber per 2020 weiterhin ein Mehr an Pharma-Arbeitsplätzen erwartet werden. Diese Erkenntnis wurde in den optimistischeren Pharmaszenerarien, die von BAK Basel Economics im Auf-

trag von metrobasel erarbeitet wurden, am metrobasel economic forum vom Mai 2011 präsentiert.

2020: Mehr Arbeitsplätze als 2010

Die Rahmenbedingungen für die Life Sciences Branche am Standort Basel sind zumindest im europäischen Kontext nach wie vor sehr gut: flexible und offene Arbeitsmärkte, eine tiefe Steuerbelastung, im Durchschnitt zumindest im europäischen Vergleich forschungsfreundliche Pharmaregulierungen und im Vergleich zu den konkurrierenden grossen Life Sciences Standorten der Welt eine ausgezeichnete Lebensqualität (mehr Infos im metrobasel economic report vom 24. Mai 2011).

Diese Pharmaszenerarien wurden auch im Rahmen von regionalen metrobasel foren von Mitte August bis Mitte September 2011 in Allschwil, Frick, Liestal und Laufen vorgestellt. Entscheidungsträger aus der jeweiligen regionalen Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft haben darüber diskutiert.

Wie entwickeln sich die Regionen bis 2035?

Neben der Entwicklung regionaler Wirtschaftsstandorte im Rahmen der Metropolitanregion Basel ist es aber vor allem das zu erwartende Wachstum der Wohnbevölkerung, das für die Planung der Gebietskörperschaften auf kantonaler und kommunaler Ebene von grösster Bedeutung ist.

Deshalb hat metrobasel Wüest & Partner damit beauftragt, zum kommenden metrobasel economic forum von Ende Mai 2012 Bevölkerungsszenarien für den Zeitraum 2010/2035 auszuarbeiten. Im Rahmen dieser Szenarien wird deutlich

werden, wie sich die zu erwartende demografische Alterung auf die einzelnen Regionen der Metropolitanregion Basel auswirken wird. Im Rahmen dieses Auftrags wird sich BAK Basel Economics mit der Rolle der Wanderungsbewegungen auseinandersetzen, die wie in der Vergangenheit zugunsten der Metropolitanregion Basel ausfallen dürften. Ausschlaggebend dafür wird die Verbesserung der Qualität der Rahmenbedingungen für Life Sciences sein.

Im Anschluss daran wird die Möglichkeit geboten, sich im Rahmen regionaler metrobasel foren mit den territorial differenzierten Bevölkerungsszenarien auseinanderzusetzen.

Handlungsbedarf bei den universitären Hochschulen und den Pharmaregulierungen

metrobasel befasst sich bei den Rahmenbedingungen für den Life Sciences Standort der Metropolitanregion Basel vor allem mit der globalen Konkurrenzfähigkeit der universitären Hochschulen und der Pharmaregulierungen. metrobasel lässt hierzu Studien erstellen, auf Basis derer der Handlungsbedarf abgeleitet wird. So konnte metrobasel Ende März 2011 in Aarau im Rahmen des von ihr organisierten Parlamentariergesprächs die Studie von TRIPLEYE zu «Universitäre Hochschulen der Schweiz: Mit anreizorientierten Strukturformen in die globale Top-Liga» zur Diskussion stellen. Anfang Mai 2012 wird in Zürich ein weiteres Parlamentariergespräch stattfinden zu «Schweizer Regulierungen der Banken- und Pharmabranche im globalen Wettbewerb: Aufholen gegenüber der aussereuropäischen Konkurrenz?».

Der Verein metrobasel

Der Vorstand



Dr. Ingrid Duplain
Präsidentin



Prof. Jacques Herzog
Herzog & de Meuron Architekten,
Gruppe Kreativwirtschaft



Charles Simon
Gemeindepräsident Gemeinde
Binningen
Gruppe Gemeinden



Dr. Christoph Koellreuter
Direktor und Delegierter
Vorstand metrobasel



Nationalrat Peter Malama
Direktor Gewerbeverband BS,
Gruppe Wirtschaftsstandort
metrobasel



Alexandre Stotz
Partner Pricewaterhouse-
Coopers
Gruppe Business Services



Dr. Kathrin Amacker
Präsidentin Regio Basiliensis



Hans Rudolf Matter
Direktionspräsident Basler
Kantonalbank



Dr. David Thiel
Direktor Industrielle Werke
Basel IWB
Gruppe Energie



Dr. Sibyl Anwender Phan-huy
Leiterin Qualität und Nachhal-
tigkeit Coop,
Gruppe Detailhandel



Dr. Guy Morin
Regierungspräsident Kanton
Basel-Stadt



**Député-Maire Jean Ueber-
schlag**
Vize-Präsident Trinationaler
Eurodistrict Basel TEB



Dr. Uwe Böhlke
Geschäftsleitung Lonza AG,
Gruppe Life Sciences / Chemie



Regula Ruetz
Präsidentin pr suisse, metrobasel
Delegierte für Raumentwicklung,
Gruppe Bauwirtschaft



Peter Zwick
Vorsteher Volkswirtschafts- und
Gesundheitsdirektion Kanton
Basel-Landschaft



Bernhard B. Fischer
Direktor Credit Suisse, Leiter
Region Nordwestschweiz,
Gruppe Finance



Rudolf Schiesser
VR-Präsident Airport Hotel
und Grand Casino Basel, sowie
Hotel Les Trois Rois,
Gruppe Hotellerie / Tourismus

Konstituierende Partner – Kanton Basel-Land-
schaft • Kanton Basel-Stadt • Basler Kantonal-
bank • Novartis International AG

Projektpartner I – Airport Casino und Airport Ho-
tel • Amt für Umwelt und Energie des Kantons
Basel-Stadt • Architekten Quadrat Basel •
Burckhardt+Partner AG • EBM (Genossenschaft
Elektra Birseck) • Forum Regio Plus • Herzog & de
Meuron Architekten • Hotel Les Trois Rois • In-
dustrielle Werke Basel IWB • Planungsverband
Fricktal Regio • Stadt Lörrach mit Wohnbau
Lörrach und Sparkasse Lörrach-Rheinfelden •
UBS AG • usic Regionalgruppe Basel • Vitra

Projektpartner II – Bank Sarasin • BRB Bauun-
ternehmer Region Basel • Coop • Credit Suisse
• Deloitte AG • Dolder Group • Ernst & Young •
F. Hoffmann-La Roche AG • Gasverbund Mit-
telland GVM • Kraftwerk Birsfelden AG • La
Roche & Co Banquiers • Manor AG • MCH Mes-
se Schweiz • PricewaterhouseCoopers • Zwimp-
fer Partner Architekten SIA

Basispartner – Acino Pharma AG • Actelion
Pharmaceuticals Ltd. • Baader Architekten AG

BSA SIA • Bâloise-Holding • BASF Schweiz AG
• Bider & Tanner • Blaser Architekten AG • BLT
Baselland Transport AG • BVB Basler Verkehrs-
Betriebe • Brenntag Schweizerhall AG • Busch
Holding GmbH • Christ & Gantenbein AG •
Clariant Produkte (Schweiz) AG • Datalynx AG
• Diener & Diener Architekten • DSM Nutriti-
onal Products • E. Gutzwiller & Cie Banquiers
• EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg • fade-
out – Corporate TV • Fischer + Partner AG,
Rechtsanwälte und Steuerexperten Gebäude-
versicherung des Kantons Basel-Stadt • GRT
Management & Beratungen AG • GSI Bau- und
Wirtschaftsingenieure AG • Hecht Immo Con-
sult AG • Hecht & Meili Treuhand • Helvetia Ver-
sicherungen • Jean Cron AG • LGT Bank • Lonza
Group AG • Manuel Herz Architekten • Mercuri
Urval Basel • Merian Iselin Spital • Mirabaud &
Cie Banquiers Privés • Morger + Dettli Archi-
tekten AG BSA/SIA • Pictet & Cie • Promotion
Laufental • Rapp Gruppe • Syngenta Internatio-
nal AG • Valora • Weleda AG

Verbands- und Vereinspartner – ARB Angestell-
tenvereinigung Region Basel • Arbeitgeber-
verband Basel • Bund Schweizer Architekten •

Gewerbeverband Basel-Stadt • Handelskam-
mer beider Basel • Hochschule für Gestaltung
und Kunst der FHNW • Interpharma • Regio
Basiliensis • Trinationaler Eurodistrict Basel
TEB/Eurodistrict trinational de Bâle ETB •
Wirtschaftskammer Baselland

Partner der regionalen Foren – Stadt Lörrach •
Ville de Saint-Louis • Planungsverband Frick-
tal • Regio • Schwarzbubenland/Laufen: Forum
Regio Plus und Promotion Laufental • Répub-
lique et Canton du Jura • versch. Birstaler Ge-
meinden • versch. Leimentaler Gemeinden

Partner metrobasel perspektiven und monitor –
BAK Basel Economics AG • Prognos AG • ETH
Studio Basel – Institut Stadt der Gegenwart
• INFRAS • Polynomics AG • ProgTrans AG •
Rapp Trans AG • TRIPLEYE, ThomannFischer •
VISCHER AG • Wüest & Partner AG

Privatpersonen – Bisher sind metrobasel schon
über 220 Privatpersonen beigetreten.



Bessere Arzneimittel dank Innovation

Novartis will hochwertige medizinische Lösungen entdecken, entwickeln und bereitstellen und damit auf die sich wandelnden Bedürfnisse von Patienten und Gesellschaft auf der ganzen Welt eingehen.

Wir sind überzeugt, dass unser vielfältiges Gesundheitsportfolio, unser Engagement für Innovation und unsere verantwortungsbewusste Vorgehensweise es uns ermöglichen, unsere Mission zu erfüllen: Krankheiten vorzubeugen und zu heilen, Leiden zu lindern und Lebensqualität zu verbessern.

Novartis ist ein in über 140 Ländern tätiges und weltweit führendes Gesundheitsunternehmen, das in der Schweiz zu Hause ist.