

metrobasel

report 2018

Stadt und Region der Zukunft



- Stadt und Region der Zukunft
BEF Basel Economic Forum 2018
- metrobasel Studie und Anlass
«Aging und Betreuung»
- Anlass zum Rahmenabkommen CH-EU
- Wirtschaftsforen Lörrach,
Fricktal und Binningen

Architektur ist
unser Kerngeschäft und
in ihrer ganzen,
wachsenden Komplexität
unsere Leidenschaft

Burckhardt+Partner AG
Architekten Generalplaner
Basel Bern Genf Lausanne Zürich
Berlin Grenzach Stuttgart
www.burckhardtpartner.com



DSM. Partners in Nutrition & Health.
Lernen Sie den neuen Partner des FC Basel 1893 kennen. Bei DSM nutzen wir unsere wissenschaftlichen Kompetenzen, um nachhaltige Lösungen für die Menschen von heute und für zukünftige Generationen zu schaffen. Unsere hochmodernen Produktions- und Forschungsstätten liefern vom Dreiländereck aus weltweit innovative Lösungen, besonders für die Nahrungs- und Futtermittelindustrie sowie für den Bereich Körperpflegeprodukte. Überzeugen Sie sich selbst unter www.dsm.com

**CREATING BRIGHTER
LIVES FOR ALL**

BRIGHT SCIENCE. BRIGHTER LIVING.™



Inhalt

4	Grusswort Bundesrat Ignazio Cassis
5	Gastbeitrag Ministerpräsident Winfried Kretschmann
6	Vorworte der Regierungsräte Dr. Hans-Peter Wessels , Stephan Attiger , Thomas Weber , Oberbürgermeister Jörg Lutz
8	BEF Basel Economic Forum 2018 «Stadt und Region der Zukunft»
14	IBA Basel – Die Zukunft ist trinationale Monica Linder-Guarnaccia
15	Rheintunnel und Herzstück zur Entwicklung der Region Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels
16	Jungunternehmerpreis Nordwestschweiz 2018
17	Die Zukunftsstadt in der Stadt: Der Dreispitz Basel-Münchenstein Dr. Beat von Wartburg
18	Digitalisierung: Chancen und Risiken der Künstlichen Intelligenz Prof. Dr. Rolf Dornberger
19	Die Smart City der Zukunft Lukas Ott
20	Die Zukunft der urbanen Mobilität Andreas Welter
22	Gemeinsam Chancen im Dreiland nutzen Dr. Manuel Friesicke
23	Studie zur Vereinbarkeit von Beruf und Betreuungsaufgabe
24	Wirtschaftsforum Lörrach 2018: «Gefährden Abschottungstendenzen die engen Beziehungen CH – EU?»
26	Die Stimme der Arbeitnehmer: Einstellungen und Erwartungen der Schweizer Erwerbstätigen Dr. Michael Grampp
27	Erfolgreich dank einem eng geknüpften Netz Monika Rühl
28	Erfolgreiche Bilaterale CH – EU: nur mit Rahmenabkommen?
30	Wirtschaftsforum Fricktal 2018: Digitalisierung
32	Wirtschaftsforum Binningen: Zeit(t)räume
34	Werden Sie Mitglied von metrobasel, Partner, Vorstand und Beirat von metrobasel
35	Ausblick metrobasel Projekte und Anlässe 2019 Regula Ruetz



Präsidiatdepartement des Kantons Basel-Stadt
Kantons- und Stadtentwicklung



Der Bürokafee
WIR MACHEN IHREN KAFFEE.

KONNEX
EVENTS DESIGN TECHNIK

ph+ ph plus GmbH
Fassaden- und Metallbau
www.phplus.ch

BASF
We create chemistry

Impressum

Der metrobasel report 2018 erscheint als Beilage in der bz Basel und bz Basellandschaftliche Zeitung (Grossauflage). Er wird in der Metropolitanregion Basel (inkl. Delémont, Lörrach und Elsass) durch zusätzliche Direktverteilung der Distriba, Adrexo France HOPPS GROUP und PSV Presseservice und Vertriebs GmbH verteilt.

Druckauflage:
ca. 321'000 Exemplare

Redaktion, Realisation und Inserate
ruweba kommunikation ag, Riehen

Übersetzungen:
dialogos, François Morel-Fourrier,
Freiburg (D)

Druck:
Swissprinters AG, Zofingen

Geschäftsstelle metrobasel
Aeschenvorstadt 4,
Postfach, 4010 Basel
Tel. + 41 (0) 61 272 11 44
info@metrobasel.org
www.metrobasel.org

Gemeinsame Grenzen – gemeinsame Stärken



Ignazio Cassis
Bundesrat

© Beat Mumenthaler

Grenzen können trennen – aber auch verbinden. Geht es um die Nordwestschweiz, Baden-Württemberg und das Elsass, steht mit Sicherheit das Verbindende, das «Grenzüberschreitende» im Vordergrund. Die «trinationale Metropolitanregion» deutet dies in ihrem Namen ja auch schon an!

Wo Grenzen nicht trennen, können sich die Stärken aller Partner ergänzen. Das schafft ein grosses Potenzial im Interesse und zum Vorteil aller Seiten. Im «Dreiländereck» wird dies in vielen Bereichen und an vielen Orten sichtbar. Wer zum Beispiel mit dem Flugzeug in die Region reist, landet am Flughafen «Basel-Mulhouse-Freiburg». Ein bilaterales Projekt, das die Schweiz und Frankreich vor vielen Jahrzehnten initiiert haben und das seither die Nordwestschweiz, das südliche Elsass und Südbaden mit der Welt verbindet. Ein Beispiel auch dafür, wie offene Fragen miteinander besprochen und einer Lösung zugeführt werden, wenn die direkten Kontakte funktionieren. So legten die Schweiz und Frankreich 2017 in einem Abkommen unter anderem fest, welche Steuern Schweizer Unternehmen, die am EuroAirport tätig sind, an die Schweiz oder an Frankreich zu entrichten haben. Seit Beginn des Jahres 2018 besteht hier nun Rechtssicherheit für die Unternehmen, und das Abkommen macht die Weiterführung der wichtigen, von beiden Staaten getragenen Infrastruktur möglich. Solche Lösungen sind auch ein wichtiger Schritt für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten trinationalen Oberrheinregion.

Diese Dynamik kennzeichnet die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Unter den Partnern aller drei Länder bestehen direkte Kontakte auf vielen Ebenen – dies schafft Verständnis und Vertrauen. In zahlreichen Gremien werden trinationale Themen vertieft und aktuelle Fragen diskutiert. Damit besteht die Basis für den vielfältigen Austausch, den diese Region kennzeichnet. Alleine die Handelszahlen sprechen eine eindrucksvolle Sprache: 2017 erreichte der Warenaustausch zwischen der Schweiz und Baden-Württemberg ein Volumen von gegen 35 Milliarden CHF – und damit rund die Hälfte des Handelsvolumens der Schweiz mit den USA. Mit der Region Grand Est, zu der auch das Elsass gehört, wurde in Höhe von knapp 7 Mrd. CHF exportiert und importiert. Das entsprach in etwa der Hälfte des Handelsvolumens der Schweiz mit Japan.

Damit trägt die Metropolitanregion Basel ihren Anteil zu der Milliarde Franken bei, die die Schweiz und die EU im Handel erwirtschaften – pro Werktag! Das zeigt, dass die Schweizer Wirtschaft im EU-Raum wettbewerbsfähig ist. Und es zeigt auch, dass die politischen Rahmenbedingungen derzeit richtig gesetzt sind.

Umso wichtiger ist es, dass wir die Basis für solch dynamische und intensive Wirtschaftsbeziehungen auch für die Zukunft sichern können. Deshalb ist die Weiterführung des bilateralen Wegs der Schweiz mit der EU für den Bundesrat ein prioritäres Anliegen. Bilaterale Abkommen erlauben massgeschneiderte Lösungen in den Bereichen, die für die Schweiz und die EU von Interesse sind. Der bilaterale Weg erlaubt der Schweiz insgesamt die bestmögliche wirtschaftliche Integration mit der grösstmöglichen politischen Souveränität.

Ebenso wichtig ist es aber, dass die Europapolitik, wie die Schweizer Aussenpolitik insgesamt, in der Bevölkerung gut verankert ist. Wir müssen erklären, welche Ziele wir in der Schweiz und mit der EU anstreben. Wir müssen deutlich machen, welche Kompromisse hierfür nötig sein könnten. Und wir müssen gemeinsam klären, auf welche Forderungen wir nicht verzichten wollen.

Deshalb wird der Bundesrat den Text des institutionellen Abkommens, den die Schweiz mit der EU ausgehandelt hat, in die Konsultation schicken. Ziel ist es zu prüfen, ob der Text in seiner heutigen Form den mittel- und langfristigen Interessen und Bedürfnissen der Schweiz entspricht. Eine breite Diskussion lässt alle betroffenen Kreise und die Bevölkerung an der Entscheidung teilhaben, wie die Schweiz ihre Beziehungen mit der EU künftig definieren will.

Metrobasel nimmt als Think Tank, welcher Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Bildung und vielen weiteren wichtigen Bereichen der Gesellschaft eine Plattform für den Austausch bietet, eine wichtige Funktion ein. Denn das intensive Ringen um gute Lösungen ist eine Daueraufgabe. Aber es ist nicht nur eine Aufgabe der Regierung. Bei uns allen liegt die Verantwortung für den Wohlstand oder die Lebensqualität – auch in der trinationalen Metropolitanregion!

Köpfe und Herzen ohne Mauern

Winfried Kretschmann
Ministerpräsident des Landes
Baden-Württemberg



Wir leben in einer Zeit großer Umbrüche. Unsere Welt wandelt sich rapide und das vereinte Europa befindet sich leider in einer Krise. Das alles führt zu einem großen Unbehagen, viele Menschen sind verunsichert oder fühlen sich überfordert. Sie erfahren die gegenwärtige Zeit als Entgrenzung und Kontrollverlust. Diese Empfindungen sind für rechtspopulistische Parteien und Politikerinnen und Politiker, die für Nationalismus und Abgrenzung stehen, ein fruchtbarer Nährboden. Sie stellen die Grundlagen unserer Demokratie und unsere offene Gesellschaft in Frage. Diesen Ideologien und Denkmustern der Spaltung, müssen wir entgegenwirken! Wir wollen nicht zulassen, dass in Europa neue Mauern errichtet werden – auch keine Mauern in den Köpfen und Herzen.

Nur ein geeintes, nur ein handlungsfähiges Europa kann in der Welt von heute für seine Grundwerte wirksam eintreten. Europa ist eine Gemeinschaft von Staaten und Völkern. Sie stiftet Identität, entfaltet Einheit und schafft eine gemeinsame Basis für Wertmaßstäbe und Zusammenarbeit. Diese europäische Einheit ist wichtig. Nur im Miteinander können wir den Herausforderungen dieser Zeit entgegen treten. Der britische Naturwissenschaftler Charles Darwin hat es einmal sehr passend formuliert: «Es ist die lange Geschichte der Menschheit (und Tierart), dass diejenigen, die lernten, zusammenzuarbeiten und zu improvisieren, am effektivsten obsiegt haben.»

Die Beziehungen zwischen Baden-Württemberg und der Schweiz sind ein hervorragendes Beispiel dafür. Wir sind Nachbarn mit einem sehr engen Austausch. Grenzen sind längst keine Barrieren mehr, sondern verbinden Wirtschafts-, Arbeits- und Lebensräume, die sich zunehmend gemeinsam im globalen Wettbewerb positionieren. Darin liegen große Chancen.

Und dafür ist auch der bilaterale Weg zwischen der Schweiz und der EU von großer Bedeutung.

Für Baden-Württemberg gehört die Schweiz zu den wichtigsten Wirtschaftspartnern. Rund 65.000 Grenzgänger pendeln täglich zum Arbeiten von Deutschland in die Schweiz. Um einen reibungslosen Arbeitsalltag für die Unternehmen und Menschen in der Grenzregion zu ermöglichen, braucht es auch verlässliche rechtliche Grundlagen im grenzüberschreitenden Verkehr. Deshalb verfolgen wir mit großem Interesse die Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU über ein Rahmenabkommen.

Auch der globale Forschungswettbewerb wächst und gerade bei Schlüsseltechnologien für die Zukunft wie Künstliche Intelligenz (KI) und maschinellem Lernen konkurrieren wir mit den Großen in USA und China. Baden-Württemberg investiert hier stark, unter anderem mit Cyber Valley. Damit sind wir das erste deutsche Land mit einer Digitalisierungsstrategie. Doch für einen langfristigen und nachhaltigen Erfolg brauchen wir dazu mehr Zusammenarbeit in Europa und besonders nahe liegt uns der High Tech Nachbar Schweiz. Der Oberrhein ist forschungstark und der Verbund der oberrheinischen Universitäten EUCOR ist ein hervorragendes Beispiel für gelungene grenzüberschreitende Zusammenarbeit. EUCOR bündelt nicht nur Kräfte, sondern hat auch einen Studien- und Forschungsstandort ohne Mauern und Grenzen geschaffen. Die Studierenden können einen trinationalen Stundenplan aus Kursen an den

fünf Universitäten erstellen sowie grenzüberschreitende Studiengänge wählen.

Ob nun für Grenzgänger oder Studierende, Grenzregionen brauchen auch eine grenzüberschreitend geplante und zukunftsfähige Infrastruktur. Die IBA Basel zum Beispiel verfolgt gezielt ihr Motto «Gemeinsam über Grenzen wachsen» und nimmt das Dreiland als ein Ganzes wahr. Denn nachhaltige und moderne Mobilität ist erforderlich: nicht nur, um die Attraktivität der Region zu stärken, sondern auch, um die Klimaziele zu erreichen. Enge nachbarschaftliche Beziehungen und gemeinsame Strukturen auf vielerlei Ebenen sind die Voraussetzung für wirtschaftliche Prosperität und gesellschaftlichen Zusammenhalt in einer Grenzregion.

Nur wenn wir uns den Herausforderungen unserer Zeit gemeinsam stellen und gemeinsam Lösungen erarbeiten, werden wir es schaffen, unsere Grundwerte hochzuhalten und den Menschen das notwendige Vertrauen mit auf den Weg zu geben.



Basel wächst



Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels
Vorsteher Bau- und Verkehrsdepartement
Basel-Stadt

Basel wächst – langsam, aber stetig. Dichtestress haben wir deswegen nicht, denn Platz gibt es in unserem engen Stadtkanton für das Wachstum erstaunlicherweise genug, nämlich auf den heute unternutz-

ten Industrie- und Bahnarealen, insgesamt über 100 Hektaren. Das erfreuliche Wachstum wird von der Bevölkerung mitgetragen: Die Volksabstimmung vom 25. November über den Bebauungsplan des Areals VoltaNord (in Basel auch bekannt unter der Bezeichnung Lysbüchel) zeigt das sehr deutlich: 61 % der Stimmenden haben dem Plan zugestimmt, dieses heute unternutzte Bahn- und Industrieareal im Norden der Stadt, nahe der französischen Grenze, so zu bebauen, dass dort bis zu 1'900 Einwohner und bis zu 3'000 Arbeitsplätze untergebracht werden können. Weitere grosse Areale in Planung sind – ebenfalls im Norden Basels – das Klybeckareal oder – im Südosten der Stadt – das Areal des Güterbahnhofs Wolf. Hier soll ein sogenannt «smartes» Stadtquartier entstehen.

À propos «Dichtestress»: Man kann das auch umdrehen! «Dichtelust» – so heisst die aktuelle Ausstellung im Schweizerischen Architekturmuseum in Basel. Sie

zeigt, was Dichte eigentlich bedeutet, nämlich eine sinnvolle Ausnutzung des bebaubaren Territoriums. Wie manifestiert sich Dichte konkret in der Stadt? Das ist eine der Leitfragen. Denn Dichte heisst nicht einfach «hoch» bauen, sondern vor allem kompakt. Und Dichte, richtig eingesetzt, ist das beste Mittel zur Vermeidung von Dichtestress.

Dichte Städte sind interessant – und lebenswert, wenn es gelingt, die nötige Verkehrsinfrastruktur so zu planen, dass der (ebenfalls wachsende) Verkehr platzsparend, umweltschonend und stadtverträglich abgewickelt werden kann. Hier ist die Region auf gutem Wege: Im Bereich Hochleistungsstrassen ist es der «Rheintunnel» und im Bereich öffentlicher Verkehr vor allem das «Herzstück», welche den regionalen Verkehr langfristig erleichtern werden.

Lesen Sie mehr dazu auf Seite 15.

Verkehrsentwicklung im Aargau – künftige Entwicklungen und Herausforderungen



Regierungsrat Stephan Attiger
Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Kanton Aargau

Der Kanton Aargau ist attraktiv zum Wohnen und zum Arbeiten. Und er wird es bleiben: Prognosen zeigen, dass der Aargau bis 2040 jedes Jahr um rund 6'000 bis 7'000 Personen wächst. Die Bevölkerung will mobil sein: Der motorisierte Individualverkehr steigt im gleichen Zeitraum um rund 50 Prozent, der öffentliche Verkehr um rund 20 Prozent. Bereits heute ist der Aargau ein Verkehrskanton und verfügt über ein dichtes Verkehrsnetz zu den um-

liegenden Kantonen und dem nahen Ausland. Dieses Verkehrsnetz – die Strassen wie auch der öffentliche Verkehr – ist bereits heute gut ausgelastet, in Spitzenzeiten teilweise überlastet.

Die künftige Verkehrsentwicklung und die Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen, ist eine der Aufgaben des Kantons. Mit der kantonalen Raumplanung wird unter anderem das Verkehrsangebot auf den Raum und auf dessen Siedlungsdichte angepasst. Ein weiteres Instrument ist die Strategie mobilitätAARGAU, die die kantonale Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre aufzeigt. Die Strategie legt differenzierte Ziele pro Raumtyp fest und definiert die dafür geeigneten Verkehrsmittel. So kann die Mobilität zukunftsgerichtet und nachhaltig gestaltet werden. Hierzu gehört, dass der Fuss- und Radverkehr wie auch der öffentliche Verkehr in den Kernstädten und auf deren Achsen gefördert werden. Beim motorisierten Individualverkehr liegt der Fokus auf der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes und der Zuverlässigkeit der Verbindungen. Der Kanton muss sich einem ändernden Mobilitätsbedürfnis und neuen Verkehrssystemen stellen. Entwicklungen wie neue Antriebstechniken, autonome Steuerung,

kommunikationsfähige Fahrzeuge sind zu erwarten. Diese Innovationen ermöglichen dank kürzerer Fahrzeugabstände und gleichmässigerem Verkehrsfluss die bestehende Infrastruktur besser zu nutzen. An Bedeutung gewinnen auch Sharing-Systeme sowie auf die persönlichen Bedürfnisse zugeschnittene, modulare Mobilitätslösungen. Die Vernetzung zwischen den Verkehrsmitteln wird künftig noch wichtiger. Das wiederum bedeutet, dass die Flächenanforderungen an Umsteigeplattformen wachsen; mehr Platz für Bike & Ride, Park & Ride, Carsharing, für Haltestellen und Personenbewegungen an den Umsteigeorten werden notwendig. Eine Herausforderung ist, die für diesen erhöhten Flächenbedarf nötigen Trassen zu sichern. Zudem müssen die Verkehrsflächen und Umsteigeplattformen für die modulare Verkehrsnutzung nicht nur zur Verfügung gestellt, sondern auch unterhalten werden.

Die Aspekte der künftigen Mobilität fliessen in die heutige Verkehrspolitik ein; so stellen wir sicher, dass der Aargau das künftige Wachstum zu verarbeiten vermag. Und attraktiv bleibt zum Wohnen und zum Arbeiten.

Vereinbarkeit von Erwerbsarbeit und Betreuung



Regierungsrat Thomas Weber
Vorsteher der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion Kanton Basel-Landschaft

Der medizinische Fortschritt macht es möglich, dass die Bevölkerung immer älter wird. Heute ist eine Vielzahl der Patientinnen und Patienten bei der Hausärztin oder in den

Spitälern über 65 Jahre alt. Der überwiegende Teil von ihnen wird in den Spitälern der Region Basel behandelt. Die Gesundheitsversorgung der älteren Bevölkerung bei den Hausärzten, den Spezialärzten und in den Spitälern besteht bereits heute auf hohem Niveau und wird stetig verbessert. Das medizinische Angebot des geplanten Universitätsspitals Nordwest USNW für ältere Menschen wird aus Leistungen von der Grundversorgung bis hin zur hochspezialisierten und universitären Medizin sowohl ambulant als auch stationär bestehen. Der Trend, planbare Eingriffe ambulant vorzunehmen, soll mit dem Projekt gefördert werden. Gut planbare Eingriffe sollen künftig in einer speziell konzipierten und patientenfreundlichen Tagesklinik auf dem Bruderholz vorgenommen werden.

Eine längere Lebenszeit ist einerseits erfreulich, bringt aber auf der anderen Seite auch gesellschaftliche Herausforderungen mit sich und es stellen sich wichtige Fragen:

Wie kann die Betreuung der betagten Menschen sichergestellt werden? Individuelles, privates Engagement wird gesellschaftlich erwartet, aber: Wie lassen sich Erwerbsarbeit und Betreuung vereinbaren und welche Unterstützung brauchen erwerbstätige Betreuende? Damit die Betreuung älterer und hochaltriger Menschen auch in Zukunft gesichert ist, wird es eines noch grösseren Engagements der Zivilgesellschaft bedürfen.

Im Rahmen der neusten Studie von metrobasel in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Nordwestschweiz, der Berner Fachhochschule und finecollab ag wurden diverse Fragestellungen in der Betreuungsarbeit für Erwachsene durch erwerbstätige Personen in der Schweiz ins Zentrum gestellt (siehe auch S. 23). Metrobasel will damit einen Beitrag leisten, um angesichts einer sich verändernden Alterspyramide Zusammenhänge aufzudecken und neue Lösungsansätze aufzuzeigen.

Mobilität in Stadt und Region



Jörg Lutz
Oberbürgermeister Stadt Lörrach

Die Stadt Lörrach liegt im Zentrum einer dynamischen Region. Diese Region verläuft nicht nur über drei Staatsgrenzen, sondern erstreckt sich auch über eine EU-Außengrenze. Ein entscheidender Faktor für die Zukunftsfähigkeit der Region ist es daher, diese Grenzen zu überwinden.

Das Beispiel der Regio-S-Bahn veranschaulicht, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Die S-Bahn vereint nicht nur den ländlichen Raum mit den Städten und umgekehrt, son-

dern auch Staaten miteinander. Mit Blick in die Zukunft ist die grenzüberschreitende Mobilität für die Dreiländerregion von elementarer Bedeutung. Die Taktverdichtung und die Angebotserweiterung auf der Linie S6 würden ebenso wie das Herzstück, das einen Viertelstundentakt bis Basel SBB ermöglichen würde, die Attraktivität dieser zukunftsfähigen Mobilitätsform deutlich steigern. So nutzen schon heute rund 20'000 Fahrgäste täglich die Regio-S-Bahn im Wiesental – Tendenz steigend. Daher unterstützt die Stadt Lörrach auch die Basler Petition «Ja zum Herzstück Basel. Jetzt». Fahrrad-Pendler Routen über die Landesgrenzen hinweg sollen Berufstätigen und Freizeitradlern eine weitere Möglichkeit der nichtmotorisierten Fortbewegung bieten.

In der Stadt Lörrach besteht ein hoher Siedlungsdruck. Auf diese Nachfrage hat Lörrach mit der «Wohnraumoffensive 2025» reagiert, mit dem ehrgeizigen Ziel, bis zu diesem Zeitpunkt Baurecht für 2'500 neue Wohnungen zu schaffen. Neben dem Wohnungsbau muss die notwendige Infrastruktur, zum Beispiel im Bereich der Kinderbetreuung und Schulen, angepasst werden. Ich bin mir sicher, dass auch hier die Zukunft vom grenzüberschreitenden Gedan-

ken geprägt sein wird. Ein bedeutsames Infrastrukturprojekt haben der Landkreis und die Stadt Lörrach bereits gemeinsam auf den Weg gebracht: Den Bau des neuen Zentralklinikums in Lörrach. Das bis zu 700 Betten fassende neue Krankenhaus des Landkreises entsteht am Stadteingang von Lörrach und wird an die Bundesstraße 317 und an einen neuen S-Bahn-Halt der Linie S6 angeschlossen. Der Standort stellt eine gute Erreichbarkeit des Klinikums für die Menschen im Landkreis – und darüber hinaus – sicher.

Die Herausforderungen für die Zukunft unserer Region sind vielfältig. Nur eine enge regionale, grenzüberschreitende Kooperation kann diese meistern. Hierfür ist es wichtig, dass Privatwirtschaft und öffentliche Hand zusammen wirken, dass wir uns kennen und gemeinsam unsere Zukunft gut gestalten.

«Stadt und Region der Zukunft» BEF Basel Economic Forum 2018

Wie sehen die Stadt und Region von morgen aus? Wie werden wir in einer digitalen Zeit arbeiten, wohnen, uns fortbewegen? Neue Technologien führen zu grossen Veränderungen. Aber zu welchen? Und wie wirken sich diese auf den Bedarf von Infrastrukturen aus?

metrobasel Das fünfte «BEF Basel Economic Forum» wurde von der baselstädtischen **Regierungspräsidentin Elisabeth Ackermann** eröffnet. Sie lobte die offenen Grenzen, welche der Region Wohlstand gebracht hätten. «In unserer trinationalen Region leben über



Regierungspräsidentin Elisabeth Ackermann

830'000 Menschen, verteilt auf 205 Gemeinden in drei Ländern. Dieser vielfältige und gemeinsam genutzte Lebensraum funktioniert als Ganzes über Grenzen hinweg dank der Kooperation in unzähligen Bereichen und Geschäften.» Ackermann ging auch auf die grossen globalen Megatrends ein, welche für unsere Region eine Herausforderung bedeuten. Als Beispiele nannte sie den raschen technologischen Wandel, die Digitalisierung, den Klimawandel mit seinen Wetterextremen, die Veränderung der demografischen Zusammensetzung der Gesellschaft sowie die zunehmende Ungleichheit zwischen Arm und Reich.

Um die hohe Lebensqualität in der Region zu erhalten, seien gute und abgestimmte Rahmenbedingungen für Innovation und Entwicklung wichtig. Es brauche für die trinationale Mobilität eine Regio-S-Bahn, das Herzstück und den Ausbau des Badischen Bahnhofs. Als Zukunftsprojekte von Basel nannte sie die Entwicklung des Hafenareals und von «3Land», einem neuen Stadtquartier, welches vor Grenzen keinen Halt macht. Dank dem innovativen «Smart City Lab» soll zudem auf dem Transformationsareal Wolf ein modernes, neuzeitliches Quartier entstehen, welches Raum für Innovation bietet und künftigen Anforderungen gerecht werden soll.

Sie schloss mit dem Aufruf **«Die Zukunft gestalten wir, indem alle, Wirtschaft, Wissenschaft, Staat, Politik und Gesellschaft sich daran beteiligen».**

«Die Digitalisierung und neue Technologien verändern verschiedene Bereiche massiv und rasant, darüber ist man sich einig. Auch die Arbeitswelt, die Mobilität, sowie das Einkaufs- und Freizeitverhalten werden sich verändern, was zu neuen Anforderungen an Infrastrukturen im Siedlungsraum führt», umschrieb **Regula Ruetz**, Direktorin von metrobasel, das Thema des diesjährigen BEF.

Sowohl McKinsey als auch das WEF (world economic forum) prognostizieren, dass in der Schweiz in den kommenden 10 bis 15 Jahren von rund fünf bis zu 1.2 Millionen Stellen in der Schweiz wegfallen werden. Es würden zwar auch neue Stellen entstehen, aber weniger und andere. Ruetz stellte die Fragen in den Raum, ob in Zukunft der Pendlerverkehr immer noch 75 %-Anteil am Strassenverkehr der Region ausmache, wo und wie wir bevorzugt einkaufen werden – im Zentrum, an der Peripherie, im Quartier oder entlang unseres Arbeitsweges –, ob Waren in Zukunft immer noch über Strassennetze mit Last- und Lieferwagen transportiert würden oder ob es beispielsweise vermehrt unterirdische Transportsysteme wie «cargo Sous Terrain» gebe, ob das eigene Fahrzeug dann immer noch eine so grosse Bedeutung habe, oder ob vor allem die städtische Bevölkerung nicht vermehrt auf «car sharing» oder «mobility» oder auf per Handy anforderbare selbstfahrende Autos umsteigen würden. Da stelle sich die berechnete Frage, welche Infrastrukturen wir in zwanzig Jahren benötigen werden, so Ruetz.



Regula Ruetz

Entwicklungsstrategien für München
Der erste Gastreferent, **Arne Lorz**, Hauptabteilungsleiter Stadtentwicklungsplanung der Landeshauptstadt München, zeigte am Beispiel von München Lösungen und regionale Handlungsstrategien auf,



Arne Lorz

welche als Basis für die Gestaltung von Wachstum und tragfähiger Regionalentwicklung stehen. **«Grosse Städte sind ums Auto herum gewachsen, was vermehrt Staus zur Folge hat»**, meinte Lorz. München weise ein Pendlersaldo von rund 195'000 Personen, also rund 13 % der Stadtbevölkerung auf. Das tägliche Verkehrschaos in und um München sei deshalb enorm.

Da wegen den vielen Staus und langen Anfahrtszeiten auch Pendler mittlerweile vermehrt in der Stadt wohnen möchten, müsse man beim Wohnkauf durchschnittlich 8.000 €/m² bezahlen. Immerhin finde mittlerweile ein langsames Umdenken statt, indem sich Unternehmen auch in der Peripherie ansiedeln und so den Pendlerverkehr in die Stadt reduzieren würden. Man sei sich zwar einig, dass nur gemeinsame Lösungen zielführend seien, aber an Gemeindegrenzen stocke dann die Realisation, da kleinen Gemeinden oft die Ressourcen für grössere Investitionen und Infrastrukturprojekte fehlen. München bereitet zurzeit die Internationale Bau Ausstellung (IBA) mit dem Hauptthema Mobilität vor. Dabei soll die IBA einen Weg für Lösungen aufzeigen: «In Räumen mit hohem Entwicklungsdruck muss eine tragfähige Regionalentwicklung mehr denn je durch lösungsorientierte Kooperationen und regional ausgerichtete Handlungsstrategien erfolgen», so Lorz. Diese sollten sich an einer gemeinsa-

men Perspektive mit Win-Win-Situationen orientieren. Um zukunftsfähige Lösungen zu erreichen, brauche es auch eine akzeptierte Fehlerkultur: «Man muss auch mal Risiken eingehen und auf die Nase fallen», schloss Lorz seine Gedanken zur Entwicklungsstrategie für München.

nachgeforscht

Prof. Dr. Rolf Dornberger, Leiter Institut für Wirtschaftsinformatik der FHNW, moderierte das Format «nachgeforscht» vom Morgen. «Welches ist ihre Lieblingsstadt und welche drei Wünsche hätten Sie diesbezüglich?», fragte Dornberger. **Lorz** zögerte: «Kopenhagen ist ein sehr gutes Beispiel für eine zukunftsfähige Entwicklung, allerdings herrscht dort eine andere Kultur. Stadtkonzepte sind nicht 1:1 übertragbar. Es braucht eine am Bedarf und nicht am Markt orientierte Planung und diese dürfe nicht von Egoismen geleitet sein. Das Allgemeinwohl muss im Vordergrund stehen.»

Die Zukunft der urbanen Mobilität

Wie wird sich die Mobilität verändern, insbesondere in urbanen Räumen? Dieser Frage ging **Andreas Welter**, Future Mobility bei BMW Forschung, in seinen Ausführungen nach. Besondere Herausforderungen seien die Flächennutzung, Luftreinheit und Lärm. Lösungsansätze liegen beim Management von Verkehrssystemen, bei der Infrastruktur und der Entwicklung



Andreas Welter

von Fahrzeugen. (Siehe auch Seite 20) Beim Zusammenspiel der Bedürfnisse zwischen Wohnen-Arbeiten-Freizeitgestaltung könnten durch umsichtige Planung unnötige Fehler vermieden werden. Hier sieht er die sogenannte «Smart City» als Ansatz für die Zukunft der urbanen Mobilität: Durch digitale Vernetzung zwischen Individualverkehr (sowohl motorisiert als auch nicht-motorisiert) und ÖV könne der Verkehr viel effizienter werden. **«Man sucht sich jeweils per App die geeigneten Verkehrsmittel für eine (Teil-)Strecke heraus.»** Fahrzeuge im urbanen Verkehr sollten mittel- bis langfristig aus-

schließlich elektrisch angetrieben werden. Um dieses Ziel zu erreichen, müsse die Ladeinfrastruktur allerdings massiv ausgebaut werden. Insbesondere beim Laden@home und @work seien erhebliche zusätzliche Anstrengungen notwendig, zeigte Welter auf.

Einen wesentlichen Beitrag zum emissionsfreien innerstädtischen Betrieb würden PHEV (für Englisch plug-in hybrid electric vehicle) mit großer elektrischer Reichweite und einer intelligenten Betriebsstrategie liefern. «Diese Fahrzeuge können sowohl den Wunsch der Fahrzeugnutzer nach hoher Gesamtreichweite und flächendeckender Energieverfügbarkeit, als auch die Forderung von Bürgern und Kommunen nach abgasfreiem und geräuscharmem Verkehr in den Innenstädten erfüllen.»

nachgeforscht

Dornberger fragte **Welter**, welches die Lösungen für den Verkehr und Verkehrssysteme der Zukunft seien. Diesbezüglich sieht Welter einen Mix: **«Es gibt nicht die eine Lösung für den urbanen Verkehr der Zukunft.»** Neue ODM (on demand)-Services würden Individualverkehr und ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) nicht verdrängen, sondern sinnvoll ergänzen. Die E-Mobilität sei dazu ein wichtiger Lösungsbeitrag. Ihre Ausbreitung erfordere aber massive Anstrengungen für die Bereitstellung von ausreichenden Lade-Infrastrukturen @home und @work.

Zukunft der Arbeit

«Unsere Arbeitswelt hat sich enorm verändert: Vor 200 Jahren arbeiteten noch 70 %

der Beschäftigten in der Landwirtschaft. Heute sind es nur noch 3 %. Aus der Agrar- wurde die Industrie- und schliesslich die Dienstleistungsgesellschaft. Getrieben durch die Digitalisierung bahnen sich weitere tiefgreifende Veränderungen der Arbeitswelt an, mit weitreichenden Fragen. **Wie und wo werden wir künftig arbeiten? Welche Kompetenzen und Fähigkeiten werden gefragt sein?** Wird es überhaupt noch genügend Arbeitsplätze für alle geben? Diese Fragen haben auch eine grosse Auswirkung auf Themen wie Bildung, Sozialpolitik, Städteplanung und Mobilität.»

Dr. Michael Grampp, Chefökonom & Leiter Research, Kommunikation und Digital, Deloitte AG, zeigte auf, wie sich die Arbeit verändern wird. Arbeitsmodelle wie Teilzeit, Freelancer, Home-Office, Selbständigkeit und Portfolio Karrieren werden zunehmen. Gefragt sind vermehrt Schlüsselkompetenzen wie logisches Denkvermögen, Kreativität, Soziale Intelligenz, ICT und Technik, aber auch Flexibilität.

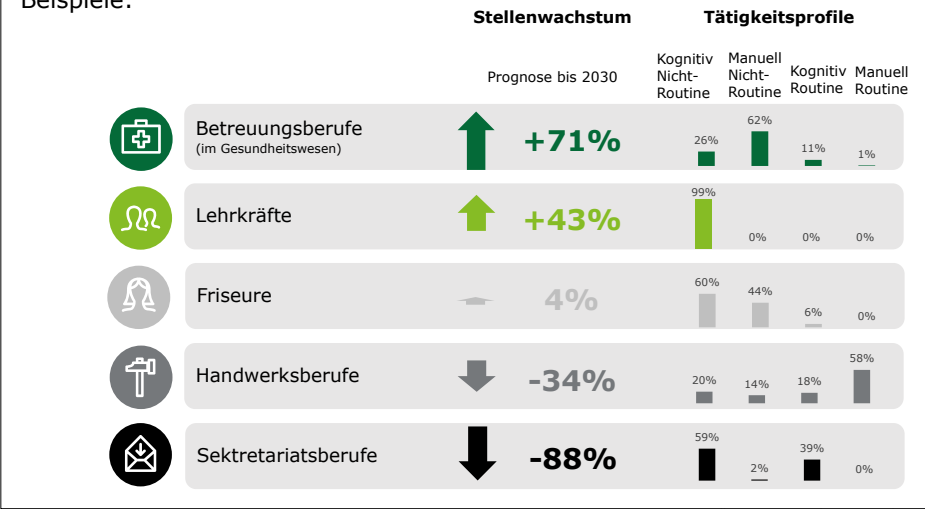
Wie wir in Zukunft arbeiten werden sieht Grampp so: «Das Büro der Zukunft muss auf Flexibilität, Zusammenarbeit und Austausch ausgerichtet sein. Es wird mit weniger fixen Arbeitsplätzen auskommen, benötigt gut funktionierende Hard- und



Dr. Michael Grampp

Wo werden neue Jobs entstehen, wo werden Jobs abgebaut?

Beispiele:



Aus der Präsentation von Dr. Michael Grampp



Dr. Daniel Brüllmann, Barbara Gutzwiller, Prof. Dr. Jörg Rieskamp



Andreas Welter, Prof. Dr. Rolf Dornberger, Dr. Michael Grampp, Frithjof Finkbeiner



Publikum Breakout Session



Dr. Beat von Wartburg, Oberbürgermeister Jörg Lutz, Lukas Ott, Christian Häfelfinger

Software und es sollte sowohl die Anforderungen der jungen Mitarbeitenden nach mehr Flexibilität als auch den Wunsch der älteren Belegschaft nach Sicherheit und Orientierung vereinen.

(Lesen Sie dazu den Artikel von S. 26.)

nachgeforscht

Auf die Frage von **Dornberger**, ob uns die Arbeit ausgehe, meinte **Grampp**: «Die Arbeit wird uns nicht ausgehen. Zwar macht der Fortschritt gewisse Jobs obsolet, aber es entstehen auch neue Berufsbilder und somit neue Jobs. Ein Mix aus verschiedenen Schlüsselkompetenzen wird wichtiger, um arbeitsmarktfähig zu sein. Auch ortsunabhängiges Arbeiten wird zunehmen.»

Panel Talk

Unter der Gesprächsleitung von Prof. Dr. Rolf Dornberger diskutierten Arne Lorz, Andreas Welter, Dr. Michael Grampp und Frithjof Finkbeiner, Mitglied des Club of Rome, welchen Einfluss die Digitalisierung auf unsere Städte und Regionen hat. Ein paar Statements aus der Diskussionsrunde:

Welter: «Es braucht noch einen langen Weg zur Nachhaltigkeit. Eine 700 kg schwere Autobatterie stellt ein grosses Problem dar, zudem braucht es für deren Herstellung «knappe Rohstoffe». Letztendlich ist Elektromobilität im urbanen Raum als zukünftiger Weg aber unbestritten.»

Finkbeiner: «Wir müssen Lösungen beherzt angehen. Auf die Jugend zu warten, dass sie die Probleme angeht, ist keine Option. Dann ist es zu spät für sie. Wir müssen ihnen heute helfen.»

Grampp: «Die Medien bauschen auf und verstellen den Blick auf die realen Probleme.»

Welter: «Menschen schaffen das, was sie wollen. Zum Beispiel schaffte er es auf den Mond und wieder zurück zu gelangen.»

Lorz: «Ich würde nicht von Angst, sondern von Sorge sprechen, dass es meinen Lebensstil beeinträchtigen könnte. Saturierte Menschen empfinden Veränderungen als etwas Negatives. Der Mensch will «zusätzlich» und nicht «anstelle von». Hier müssen wir Angebote bei der Mobilität schaffen.»

Welter: «Die Mobilitätsangebote werden

vielfältiger und spezifischer. Die Kunst besteht darin, die Stärken der Systeme zu kombinieren und dem Kunden einfachen Zugriff zu ermöglichen.»

Breakout Session zu «Leben und Arbeiten in der Zukunft»

Im Mittelpunkt stand die Frage, welche Änderungen in der Arbeitswelt in den nächsten Jahren zu erwarten sind. Wie beeinflusst die Digitalisierung unsere Arbeitsprozesse und das Arbeitsumfeld? Die Breakout Session wurde von **Dr. Uwe H. Böhlke**, Präsident metrobasel, moderiert.



Barbara Gutzwiller, Direktorin des Arbeitgeberverbands Basel, wies gleich zu Beginn der Diskussion auf die engen Grenzen des Arbeitsgesetzes hin. Aus Sicht des Arbeitgeberverbands kann das heutige Arbeitsgesetz mit den aktuellen Bedürfnissen der Wirtschaft schlicht nicht mehr mithalten, insbesondere nicht hinsichtlich der flexiblen Arbeitszeiten. Gutzwiller hob auch die grossen Mängel beim Vorsorgesystems hervor. Unser heutiges System gehe davon aus, dass wir rund 40 Jahre Vollzeit arbeiten. Sei dies nicht der Fall, wegen Teilzeitanstellung etc., weise unsere Vorsorge riesige Lücken auf.

Dr. Daniel Brüllmann, Head of Real Estate Switzerland der UBS, plädierte dafür, dass die Regulierungen neu gedacht werden müssen, um die Entwicklung von geeigneten Arbeitsräumen sicher zu stellen. Heute gäbe es klar definierte und getrennte Zonen für Arbeiten und Wohnen. Die neuen Arbeitsmodelle sähen aber oft eine gemischte Form vor, wo man sich aufhalte, wohne oder arbeite. Die verschiedenen Modelle würden in Zukunft vermehrt vermischt und schwer zu trennen sein. Arbeiten würde man oft auch von zuhause aus, respektive nicht ausschliesslich an einem dafür eingerichteten Arbeitsplatz.

Prof. Dr. Jörg Rieskamp, Abteilungsleiter, Economic Psychology, Fakultät für Psychologie an der Universität Basel, erklärte, dass es beim Digitalisierungsprozess nicht nur darum gehe, Arbeit zu ersetzen, sondern auch Arbeit zu verändern. Ein Arzt werde Zugriff auf hochkomplexe Expertensysteme haben und dadurch seine Arbeitsabläufe neu definieren. Seine Tätigkeit als Arzt würde aber nicht ersetzt. Der Psychologieprofessor wies darauf hin, dass Arbeitnehmende nicht die totale Flexibilität suchen. Deshalb würden co-working-spaces kreiert, um soziale Verbindungen pflegen zu können. Der Mensch suche Geborgenheit und Rahmen. «Zwar nehmen Flexibilisierung und Teilzeitarbeitsmodelle zu, Arbeitnehmende möchten aber nicht isoliert werden,» so Rieskamp.

Böhlke fasst am Ende zusammen: Die Veränderungen finden statt, ob wir wollen oder nicht. Jeder ist gefordert, seine eigene Entwicklung in die Hand zu nehmen und sich an «life long learning» zu gewöhnen. Bei der Gesetzgebung gibt es noch Aufholbedarf und Defizite. Mit einer positiven Einstellung können wir aber viel erreichen.

Breakout Session zu «Zukunftsvisionen zu Raum und Mobilität»

«Wer Visionen hat, soll zum Arzt gehen». Mit diesem Zitat vom ehemaligen deutschen Bundeskanzler Helmut Schmidt eröffnete **Christian Häfelfinger**, Verwaltungsleiter der Gemeinde Binningen, die Breakout Session. Er fragte den **Oberbürgermeister der Stadt Lörrach, Jörg Lutz**, inwieweit dieses Zitat für ihn gelte. OB Lutz erwiderte, dass es immer Visionen brauche, um etwas bewegen zu können. Die Politik sei aber oft schwerfällig, Kompromisse kurzfristig ausgelegt und Visionen schwierig voranzutreiben. Deshalb müsse man Schritt für Schritt vorgehen.

Lukas Ott, Leiter Kantons- und Stadtentwicklung Basel-Stadt, regte an, eine Langzeit-Optik einzunehmen, um visionär zu sein. Es sei wichtig, das grosse Ganze im Blick zu behalten und dabei Akteure nicht gegeneinander auszuspielen. Als Beispiel eines sowohl wünschbaren als auch reali-

sierbaren Zukunftsbildes nannte er das Entwicklungsprojekt «Basel 2050». Bei diesem Projekt soll die Vision einer polyzentrischen **Stadt mit kurzen Wegen** umgesetzt und dadurch das Verkehrsvolumen reduziert werden. Die Reduzierung des Verkehrsaufkommens sei eine grosse und nicht immer einfache Aufgabe, meinte **Lutz**, da die Infrastrukturen in der Region um das Auto herum realisiert worden und in den 1970ern steckengeblieben seien. Lörrach habe diesbezüglich aber bereits viel umgesetzt. Beispielsweise den Parkplatzrückbau, um hochwertige, öffentliche Plätze für die Menschen zu schaffen.

Als Beispiel für eine visionäre Arealentwicklung nannte **Dr. Beat von Wartburg**, Direktor der Christoph Merian Stiftung (CMS), das Dreispitz Areal, welches in Kooperation mit Herzog & de Meuron transformiert und umgebaut werden soll. Dabei gäbe es unterschiedliche Bedürfnisse, Anliegen und Vorgaben vonseiten Politik, Verwaltungen und privaten Akteuren zu beachten. Dank einer gewissen Flexibilität gelänge es der CMS aber, auf verschiedene Interessen einzugehen.

Ott plädierte dafür, dass eine Vision mutig sein dürfe und auch radikale Utopien beinhalten solle. Warum Infrastruktur nicht unterirdisch planen und bauen? Auf dem IST-Zustand für die Zukunft aufzubauen, sei ein Fehler. Er forderte trinational verknüpfte Innovationsnetzwerke. Da könne metrobasel eine wichtige Rolle übernehmen und Prozesse anstossen, so Ott. Diesen Voten pflichtete **Mike Keller** vom Trinationalen Eurodistrict Basel und Gemeindepräsident von Binningen bei.

Unter der Leitung von **Christian Häfelfinger** wurden Visionen zur Stadt und Region diskutiert. Einig war man sich, dass es eine ganzheitliche, grenzüberschreitende Betrachtungsweise und einen Austausch aller Akteure brauche, da die Zukunft der Stadt in der Region des Dreiländerecks liege.

Interviews von Telebasel mit den Breakout Sessions-Teilnehmern von Wartburg, Lukas Ott und Jörg Lutz finden Sie auf der metrobasel Website unter Medienecho.

Smart World

Die Digitalisierung durchdringt zunehmend alle Lebensbereiche der Menschen – von der Kindheit bis zum hohen Alter, in der Arbeit sowie im privaten Leben. **Prof. Dr. Rolf Dornberger** schilderte, wie sich die Hardware und die Software verändert haben (lesen Sie mehr dazu auf S. 18). Mit Beispielen ging er darauf ein, wie smart die Welt von morgen sein wird und welchen Einfluss ausgewählte Entwicklungen auf den Raum und die Mobilität haben werden. Dornbergers These lautete: «Entweder geht die Mobilität mit fliegenden



Prof. Dr. Rolf Dornberger

Autos in die Luft, oder unter die Erde. In beiden Fällen braucht es neue Verkehrskonzepte.»

Für die Zukunft sieht er den Einsatz von 3D-Druckern, Drohnen und Robotern. Diese würden immer menschenähnlicher und übernehmen laufend neue Funktionen. «Sie werden die Menschen beim Arbeiten unterstützen – und nehmen dem Menschen Arbeit ab oder weg – und sie benötigen kaum Wohn- und Arbeitsraum.» Dornberger warnte aber auch: Die Entwicklung neuer Technologien gehe rasant weiter. Da bestehe eine nicht unerhebliche Gefahr, dass den Menschen die Artificial Intelligence (AI) wie Robotics oder Biotechnologie entgleite. **«Die Zukunft hat zwei Extreme: utopisch schön und deasaströs schlecht.» Die Realität liege irgendwo dazwischen.**

nachgeforscht

Dr. Brigitte Guggisberg, Geschäftsleiterin des WWZ Forum, Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät der Universität Basel,

ging auf das Spannungsfeld zwischen Chancen und Risiken von «AI» ein. «Die treibende Kraft ist die Neugier des Menschen. Es gibt natürlich unterschiedliche Menschen mit verschiedenen Denkweisen bezüglich des Datenschutzes oder der Gesetzgebung. Da stellen sich auch ethische Fragen und Fragen der Nachhaltigkeit», so **Dornberger**.

Wie wir heute dafür sorgen, dass Basel auch morgen mobil ist

«Basel wächst: In den letzten zehn Jahren entstanden in Basel 20'000 neue Arbeitsplätze, und seit kurzem zählt die Bevölkerung 200'000 Einwohnerinnen und Einwohner», freute sich Dr. Hans-Peter Wessels, Regierungsrat und Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt. Mit dem Wachstumstrend erhöhe sich aber der Druck auf die Infrastrukturen und auf den Wohnungsmarkt. Da längst nicht alle, die in Basel arbeiten, hier auch eine Wohnung finden, steige die Anzahl der Pendler. Um die Lebensqualität mittel- und langfristig zu erhalten, müssten die innere Verdichtung und die Infrastrukturen vor allem für den öffentlichen und den Langsam-Verkehr weiterentwickelt werden.

Ein Grossteil der Basler «Kernstadt», liege in der Agglomeration, also in Lörrach oder in Baselland. Auch wenn ein Teil der Universität auf den Dreispitz nach Münchenstein verlagert würde, bleibe sie immer noch in der Kernstadt.

«Für die innere Stadtentwicklung steht – entgegen landläufiger Meinung – genügend Platz zur Verfügung: Über 100 Hektaren auf unternutzten Arealen, etwa auf



Dr. Hans-Peter Wessels



Regula Ruetz



Dr. Brigitte Guggisberg



Jörg Lutz und Adrian Keller



Frithjof Finkbeiner



Adrian Keller, Dr. Beat von Wartburg, Patrick Marcolli, Frithjof Finkbeiner und Prof. Dr. Rolf Dornberger, Barbara Gutzwiller



dem Lysbüchel, dem Wolf oder im Klybeckareal von Novartis und BASF, bieten grosse Potenziale für Arbeits-, Wohn- oder Freizeitnutzungen. Die hier angestrebte Verdichtung bringt viele Chancen für eine attraktive Stadt. Neben der inneren Stadtentwicklung ist für Basel-Stadt aber auch die grenzüberschreitende Planung mit unseren trinationalen Nachbarn von grösster Bedeutung.»

(Lesen Sie dazu den Artikel auf S. 15)

Die Metropolitanregion und ihr urbanes Potential

«Was ist eine Stadt? Wo beginnt die unberührte Landschaft? Und wie stehen beide in Bezug zueinander?» Diesen Fragen ging **Adrian Keller**, CEO Herzog & de Meuron nach. Die Schweiz werde gemäss Einschätzung des Bundesamtes für Statistik BFS bis 2040 über zehn Millionen Einwohner haben. Die Siedlungsentwicklung soll in einem definierten Raum stattfinden - so will es das Raumplanungsgesetz RPG. Entsprechend gewinne die Siedlungsentwicklung nach innen an Bedeutung, erklärte Keller. Man müsse dabei unbedingt beachten, welche infrastrukturellen Anforderungen es brauche, um dieses Wachstum erträglich zu machen und wie man in einem verdichteten urbanen Raum dem Bedürfnis der Menschen nach Lebensqualität, Wohlbefinden und Sicherheit gerecht werden kann.

«**Basel kann sich nicht allein entwickeln, sondern nur mit der Agglomeration zusammen.**» Wir seien aber in einer komfortablen Situation, da wir Areale mit Entwicklungspotential hätten. So zum



Adrian Keller

Beispiel beim Badischen Bahnhof, dem Dreispitz und auf den SBB Arealen. Herzog & de Meuron, bekannt für seine ikonischen Bauten auf der ganzen Welt, habe sich immer auch mit städtebaulichen Fragen auseinandergesetzt und diverse Masterpläne für die Region entworfen, beispielsweise für den Barfüsserplatz, den Marktplatz, oder den Dreispitz. Nicht zuletzt habe das Büro auch die Pläne für den Bahnknoten mit dem «Herzstück» (Durchmesserlinie) konzipiert, der für den S-Bahnverkehr der gesamten trinationalen Region von fundamentaler Bedeutung sei, so Keller.

nachgeforscht

Guggisberg wollte von **Keller** wissen, wie er die zersplitterte Grenzregion für die Entwicklung von grossen Infrastrukturprojekten sehe. Dieser Fakt erschwere vieles, meinte Keller. Die politischen Grenzen in der Metropolitanregion seien am falschen Ort. Das Herzstück würde beispielsweise nur zu einem kleineren Teil für die Kernstadt Basel und die Agglomerationsgemeinden in Baselland gebaut. Einen grossen Nutzen hätten die Pendler in den angrenzenden Räumen in Deutschland und Frankreich. Diese Regionen hätten allerdings bei der Umsetzung und in Bern keine Stimme.

Dichter, höher, komplexer – Nutzungs- und Erwartungsdruck steigen: Städtebauliche Entwicklungen am Beispiel des Grundbesitzes der Christoph Merian Stiftung

Mit ihrem grossen Grundbesitz in der Region Basel beteilige sich die öffentlich-rechtliche Christoph Merian Stiftung (CMS) seit der Mitte des 19. Jahrhunderts an der städtebaulichen Entwicklung der Stadt Basel und ihrer Agglomeration, erklärte **Dr. Beat von Wartburg**, Direktor der Christoph Merian Stiftung CMS. Die CMS nahm dabei verschiedene Rollen ein: Sie war als eine vom Staat Enteignete Opfer der urbanen Expansion, sie profitierte aber auch von der Landwertsteigerung. Mal wurde über ihren Kopf hinweg geplant, mal war sie selbst städtebauliche Entwicklerin und Bauherrin. Heute will sie auf dem 50 Hektaren grossen Drei-

spitz-Areal eine zukunftsweisende Transformation realisieren. «**Bloss, was ist zukunfts-fähig? Wie bauen, ohne sich die Zukunft zu verbauen?**» fragte von Wartburg und zeigte die Entwicklungsstrategie des Dreispitz-Areals auf. Der Status quo sei keine Option, denn es dürfe keine Branchen geben. Die CMS möchte das Areal öffnen und gleichzeitig zusammenführen. So würden die bestehenden Quartiere erweitert, während der Dreispitz mit dem Ruchfeld in Münchenstein und dem Gundeli-Ost in Basel zusammenwachse. Zeitlich und räumlich etappieren und kooperieren, das Mögliche möglich machen, verdichten und konzentrieren, sei hier die Devise. Dies bringe Allen Vorteile. Die Arbeitsplätze auf dem Areal sollen langfristig verdoppelt werden – mit bisherigem und neuem Gewerbe. Gleichzeitig soll neuer Wohnraum entstehen, ohne das Gewerbe zu verdrängen oder Nutzungs-



Dr. Beat von Wartburg

konflikte auszulösen. Hinsichtlich der Mobilität sieht er eine Umnutzung von Bahntrassen für den Langsam-Verkehr. Da Kultur, Freizeit und Gastronomie zur Lebensqualität beitragen würden, sollen urbane und ökologische Freiräume entwickelt werden, und so die Durchmischung fördern. Vor Ort einkaufen und produzieren entsprächen dem Zielbild von kurzen Wegen

nachgeforscht

Guggisberg ergänzte, dass ein Blick in die Vergangenheit zeige, wie stark Städtebau, Nutzung und Zeitgeist zusammenhängen. Und ein Blick in die Zukunft offenbare,

dass die Ressource Land immer knapper würde. Deshalb gelte es, dichter und höher zu bauen, auch wenn dabei alles noch komplexer werde, fügte **von Wartburg** an.

Nachhaltigkeit und Raumentwicklung

Im letzten Referat des Nachmittags ging **Frithjof Finkbeiner**, Mitglied des Club of Rome, auf den Aspekt Nachhaltigkeit bei der Raumentwicklung ein. «**Die Klimapolitik braucht neue Player: Die Unternehmen.**» Nur sie können dabei helfen, die Erderwärmung auf 2°C zu begrenzen. Das Klimaabkommen von Paris werde dafür nicht reichen. China habe in 5 Jahren so viel Beton verbaut worden, wie die USA in ihrer gesamten Geschichte. «Wir steuern auf +4°C zu. Und damit auf eine weltweite Katastrophe.» Es gäbe einen Weg aus der Klimakrise, und der führe in den Wald: Die günstigsten, effektivsten und kinderleicht vermehrbaren CO2-Speicher sind Bäume. In den kommenden 10 Jahren müssen wir deshalb 1.000 Milliarden Bäume in die Erde bringen, um so CO2 zu speichern und einen Zeitjoker zu erhalten, appellierte Finkbeiner.

Podium

Das Podium zum Abschluss des BEF wurde von **Patrick Marcolli**, Chefredaktor bz Basel/Basellandschaftliche Zeitung moderiert. Sämtliche Referenten des Nachmittags sowie Barbara Gutzwiller diskutierten, wie sich der Temperaturanstieg und damit die teilweise verheerenden Auswirkungen auf den Raum verhindern liessen und wie der Siedlungsraum zukunfts-fähig entwickelt werden soll.

Ein paar Statements dazu:

Dornberger: Die positiven Auswirkungen der Technologie sind – richtig eingesetzt – riesig. An Konferenzen sind sehr viele asiatische Wissenschaftler, die ihre Projekte wegen weniger restriktiver Regulierung bedeutend schneller umsetzen können, als die Europäer oder Amerikaner. **Gutzwiller:** Wir sind zwar langsamer, dafür aber auch breiter abgestützt, durch Rechts- und Investitionssicherheit.

Keller: Nachhaltige Entwicklung muss massiv an Bedeutung gewinnen. Uns fehlen hier allerdings wirksame, global ausgerichtete (Arbeits-)Gesetze.

Ott: Westring, Auto, Gewerbe, sind da die Lösungsansätze und Modelle nicht vom letzten Jahrhundert? **Wir dürfen uns unsere Handlungsspielräume für die Zukunft nicht verbauen.** Wir müssen vielmehr Ressourcen schonen, um die Lebensqualität zu erhalten. Global denken und lokal handeln dürfen wir nicht anderen wie zum Beispiel Google überlassen. **von Wartburg:** die CMS hat ein Gebiet auf dem Dreispitz ausschliesslich für Gewerbe ausgeschieden. Aber was ist heute «Gewerbe»? Auch IT oder Architektur fallen darunter. Da müssen wir Raum für Veränderung schaffen und neue Schnittstellen anbieten.

Gutzwiller: Es braucht das Gewerbe, da werden noch niederschwellige Stellen für weniger hochqualifizierte Fachkräfte angeboten. Wie sollen diese Menschen sonst ihren Lebensunterhalt bestreiten?

Keller: **Ein Quartier muss sich entwickeln können, sonst stirbt es.** Ein Beitrag zur Nachhaltigkeit ist die Stadt der kurzen Wege.

Finkbeiner: Autonomes Fahren verringert die Standzeiten. So können wir viele Flächen in der Stadt frei bekommen.

Ott: Beim Thema Nachhaltigkeit dürfen wir auch den Arbeitsmarkt nicht vernachlässigen. Denn durch Arbeitsplätze «um die Ecke», lässt sich die Stadt der kurzen Wege verwirklichen.

von Wartburg: **Leider unterliegt auch das produzierende Gewerbe einem Strukturwandel und durch die Verlagerung der Produktion werden Arbeitsplätze in der Region abgebaut.**

Marcolli an Keller: Können Innenstädte mit Konzepten von früher wiederbelebt werden? Das Herzstück führt doch dazu, dass Menschen wegziehen, da sie mit dessen Umsetzung schnell in der Stadt sind.

Keller: Wir brauchen leistungsfähige Infrastrukturen, um die Innenstadt attraktiv zu machen und wenn wir hochqualifizierte Fachkräfte in Basel beschäftigen wollen. Nicht alle können in Basel wohnen. Wir müssen langfristig denken. Der ÖV bildet dabei das Rückgrat.

Gutzwiller: **Grenzgänger- und Expats-Zahlen sind rückläufig.** Wir planen Infrastrukturen, aber brauchen wir diese übermorgen überhaupt noch?

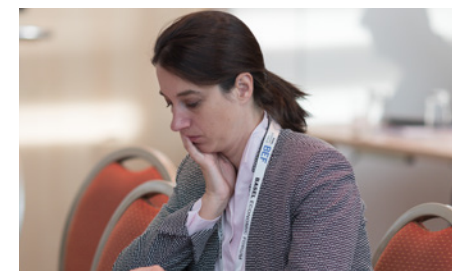
Dornberger: **Wir alle, Politik und Wirtschaft stecken heute und morgen zu sehr im Operativen und denken zu wenig visionär an übermorgen.** «Toll, wenn dieser Herbst wärmer ist. Aber was ist übermorgen?»

Finkbeiner: Auch mit +4° wird die Erde sich weiterdrehen. Aber es wird für die Menschheit hässlicher. **Was sagen wir unseren Kindern, was wir getan haben?**

Unsere Generation hat Probleme verursacht aber auch als erste die Klimaerwärmung erkannt. Und sie ist die letzte Generation, die diese Probleme lösen kann und muss.

Regula Ruetz bedankte sich zum Schluss im Namen der Träger bei allen Teilnehmenden und lud zum kleinen Imbiss ein. Im Anschluss waren die BEF-Gäste eingeladen, der Verleihung des Jungunternehmerpreises Nordwestschweiz 2018 beizuwohnen.

© BEF Bilder: Alex Uehlinger



«Stadt und Region der Zukunft» IBA Basel – Die Zukunft ist trinational

Im Dreiländereck von Deutschland, Frankreich und der Schweiz wachsen faktisch drei europäische Staaten zu einem metropolitanen Lebensraum zusammen. Dessen funktionale Bedürfnisse sprengen die politischen Grenzen der Kommunen, Landkreise, Kantone und Länder.

Monica Linder-Guarnaccia

Um diesen fragmentierten Raum nachhaltig zu gestalten, bedarf es einer aktiven Begleitung grenzüberschreitender Vorhaben. Die lange Tradition der trinationalen Zusammenarbeit hat gezeigt, dass die bestehenden Planungsinstrumente und Kooperationsgefässe um ein effektives grenzüberschreitendes Projektmanagement ergänzt werden müssen. Dies mündete 2010 in der Entscheidung, seitens der politischen Mandatsträger der trinationalen Agglomeration, sich dem renommierten Stadtentwicklungsinstrument einer Internationalen Bauausstellung – kurz IBA – zu bedienen. So wurde die IBA Basel, ein auf zehn Jahre angelegter Change-Prozess der Stadt- und Regionalentwicklung, ins Leben gerufen.



Visualisierung IBA Rheinliebe: 20 Gemeinden – ein Ziel: eine konzertierte Gestaltung der Rheinufer von Stein (CH)/Bad Säckingen (D) bis nach Kembs (F)/Bad Bellingen (D). Visualisierung: rabe landschaften

Unsere IBA Basel zeigt, als zeitlich begrenztes Werkzeug der Bau- und Planungskultur, neue Wege jenseits des bewährten Planungsalltags auf. Gemäss ihrem Motto «Gemeinsam über Grenzen wachsen» fördert die IBA Basel die Umsetzung qualitativer,

innovativer und neuer Massnahmen, die einen Mehrwert für die Region entwickeln und zu einer effektiven Steigerung der Lebensqualität sowie der touristischen und wirtschaftlichen Attraktivität beitragen.

Alle Bewohner/innen der trinationalen Agglomeration werden in Zukunft direkt oder indirekt von den Veränderungen profitieren, die mit dem IBA Basel-Prozess eingeläutet und erarbeitet wurden – auch kommende Generationen. So wurde beispielsweise in der Projektgruppe IBA Rheinliebe gemeinsam mit 20 Gemeinden die Zugänge des Rheins, die konzertierte Gestaltung der Ufer und eine gemeinsame IBA Rheinidentität über die Grenzen hinweg erarbeitet. Die Durchgängigkeit entlang der Rheinufer von Stein/Bad Säckingen über Basel bis nach Kembs/Bad Bellingen wird ein neues Erlebnis generieren. Auf die ersten Umsetzungen im 2020 darf man gespannt sein.

Modellcharakter hat auch das IBA Projekt 3Land. Trotz unterschiedlichen administrativen, juristischen und kulturellen Unterschieden entsteht im Dreiländereck zwischen Basel, Huningue und Weil am Rhein auf rund 400 Hektar ein neuer länderübergreifender Stadtteil. Weltweit gibt es kein zweites solches Vorhaben. Weitere über 20 IBA Projekte werden prioritär behandelt und dienen als Lernstücke, um diese attraktive Region weiter zu entwickeln und den Mehrwert gegenüber anderen Metropolregionen weiter auszubauen.

Alles zu unseren Vorhaben und Projekten ist auf www.iba-basel.net zu entdecken.

Das IBA Projekt 3Land – drei Städte – eine Zukunft. Visualisierung: LIN



Monica Linder-Guarnaccia
Geschäftsführerin IBA Basel

Rheintunnel und Herzstück zur Entwicklung der Region

Eine wachsende Stadt braucht Infrastruktur für den wachsenden Verkehr. Mit der Hochleistungsstrasse «Rheintunnel» und der Bahn-Durchmesserstrecke «Herzstück» konnten zwei wegweisende Projekte aufgelegt werden.

Dr. Hans-Peter Wessels

20'000 zusätzliche Arbeitsplätze wurden in den vergangenen zehn Jahren geschaffen; die 200'000er-Grenze bei der Anzahl der in Basel Wohnenden ist kürzlich überschritten worden; der Pendlerverkehr nimmt zu, weil die Zahl der Arbeitsplätze schneller wächst als diejenige der Einwohner – solche Nachrichten zum Thema Wachstum machen uns bewusst, dass ebendieses Wachstum, so erfreulich es ist, zu mehr Verkehr führt. Und dies in einer Zeit, da sowohl die Autobahnen, als auch die Schienen – Bahn und Tram – an der Kapazitätsgrenze angelangt sind. Oder sie gar schon überschritten haben, wie es die täglichen Stau- und Verspätungsmeldungen deutlich machen.

Und dennoch: Wir verfügen nicht nur über genügend Raum für zukunftsorientierte Arealentwicklungen in unserem kleinen Stadtkanton (s. Vorwort Seite 6), wir haben auch Optionen erarbeitet, mit denen wir das erwartete regionale und internationale Verkehrsaufkommen bewältigen können. Und zwar so, dass die Lebensqualität im Kanton erhalten bleibt. Um bei den Hochleistungsstrassen zu beginnen: In den letzten Jahren gelang es, den Bund davon zu überzeugen, dass eine oberirdische Erweiterung der Osttangente nicht sinnvoll und nicht durchsetzbar wäre – dass also nur eine unterirdische Kapazitätserweiterung akzeptabel ist. Unter der Bezeichnung «Rheintunnel» plant das Bundesamt für Strassen (ASTRA) nun einen Autobahntunnel von der Hagnau unter dem Rhein hindurch zur Nordtangente und an die deutsche Autobahn. Dieser Rheintunnel geniesst die Unterstützung beider Basler Kantone, weil damit das obere Kleinbasel, die Breite, das Gellert, Birsfelden und Muttenz massiv von Lärm und Abgasen entlastet werden. Der Rheintunnel setzt die Strategie fort, den Verkehr auf den Hochleistungsstrassen zu kanalisieren, um die Wohn-

quartiere zu entlasten. Der Bundesrat wird voraussichtlich in einem Jahr grünes Licht erteilen für den Rheintunnel, mit Baubeginn ist frühestens ab dem Jahr 2025 zu rechnen.

Höchste Priorität geniesst – neben der Förderung der Velofreundlichkeit – jedoch die Stärkung des ÖV. Um attraktiv zu bleiben, muss der ÖV in der Region Basel deutlich leistungsfähiger werden. Eine Schlüsselrolle spielt dabei der Ausbau der S-Bahn.

Mit der Durchmesserstrecke «Herzstück» – ebenfalls unterirdisch – wird es gelingen, die bestehenden S-Bahn-Linien in Basel so miteinander zu verknüpfen, dass das regionale S-Bahn-Netz mit einem Schlag sehr viel leistungsfähiger wird (siehe Grafik). Bei diesem Projekt müssen wir beim Bund noch etwas Überzeugungsarbeit leisten. Zwar anerkennen das zuständige Bundesamt für Verkehr und die SBB die Notwendigkeit einer Durchmesserstrecke (wie sie andere Städte schon längst haben) – aber sie haben die Projektfortschritte der letzten zwei Jahre noch nicht nachvollzogen. In der Botschaft zum Bahnausbau 2035 sind denn auch die Projektierungsmittel, auf die das Projekt in absehbarer Zeit angewiesen ist, (noch) nicht eingestellt. Erhebliche Planungsmittel haben die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft vor einigen Jahren selber eingebracht. Landrat und Grosser Rat haben kürzlich eine Resolution verabschiedet, mit der in Bern



Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels,
Vorsteher Bau- und Verkehrsdepartement
Basel-Stadt

Druck gemacht wird. Druck gemacht werden soll auch mit einer Petition. Die Forderung lautet: Wir wollen die Projektierungsgelder für das Herzstück jetzt sichern und nicht erst auf gut Glück in ein paar Jahren.

Die beiden grossen Infrastrukturprojekte Rheintunnel und Herzstück zeigen: Unsere Region verfügt über die richtigen Konzepte und die Ressourcen, diese voranzubringen. Und vor allem: Unsere Region hat in Bern die notwendige Durchsetzungskraft. Vorausgesetzt die Akteure – beide Basler Regierungen, die Parteien und die Verbände – spielen so gut zusammen, wie das bei diesen beiden Vorhaben der Fall ist!

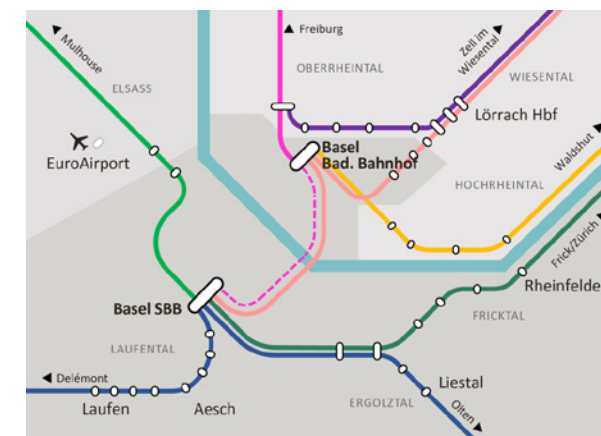
Unterschreiben Sie die Petition zur Unterstützung des Herzstücks auf

www.ja-zum-herzstueck.ch

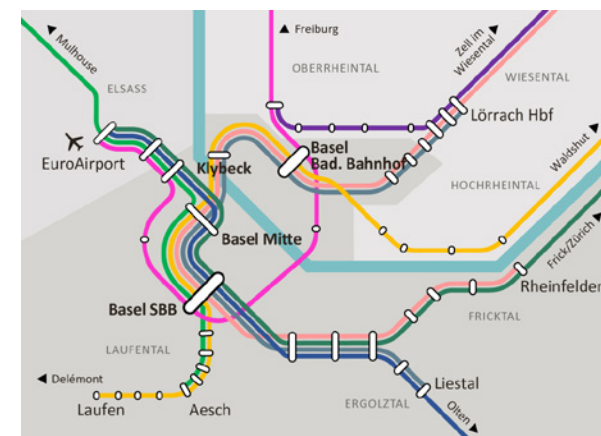


HERZSTÜCK BASEL
einfach hin und heim

Das S-Bahn Angebot



heute



mit Herzstück

Jungunternehmerpreis Nordwestschweiz 2018

Die Entscheidung steht fest.

Seit 2008 werden Start-up-Unternehmen in der Region ausgezeichnet. Ob Shrimps aus der Schweiz, Pioniere des bewegten Bildes im Internet oder eine kleine Bildungsrevolution: Die bisherigen Preisträger wussten zu überzeugen und haben ihren Weg konsequent weiterverfolgt.



Die Finalisten des Jungunternehmerpreises 2018

Ganz einfach an sich und seine Idee glauben. Nie stehen bleiben und konsequent das Ziel verfolgen. Sich durch Rückschläge nicht aus der Bahn werfen lassen. Seine zündende Geschäftsidee mit einem Businessplan prüfen etc. Die Tipps für Jungunternehmer der bisherigen Preisträger der Jungunternehmerpreises Nordwestschweiz 2018 sind unterschiedlich. Mögen die Branchen noch so verschieden sein, in einem Punkt sind sich alle einig: Den vermeintlich richtigen Zeitpunkt abzuwarten, um seine Geschäftsidee umzusetzen, ist nicht angezeigt. Darum gilt die Devise: Nicht abwarten, sondern umsetzen!

Genau diesem Ruf sind auch dieses Jahr wieder zahlreiche junge innovative Unternehmen gefolgt und haben sich für den von der Jungen Wirtschaftskammer Basel (JCI Basel) und dem Gewerbeverband Basel-Stadt in Kooperation mit dem Basel Economic Forum (BEF) organisierten Preis beworben.



Im Durchlauf von erstmals zwei Juryrunden, unter der Leitung von Bernhard B. Fischer von der Credit Suisse, haben sich vier Finalisten herauskristallisiert: ceetec®, Docdok.health, Jakob's Basler Leckerly und die Stadtpilze GmbH.

Am 23. November war es dann wieder soweit. Die Verleihung des sechsten Jungunternehmerpreises Nordwestschweiz fand im Hyperion Hotel Basel, direkt nach dem BEF, statt. In einem gut besuchten Saal, gefüllt mit 250 Personen aus Politik und Wirtschaft, begann die Veranstaltung mit einer motivierenden Rede von François Matthey (Academia), dem Unternehmensleiter des ersten Gewinners des Jungunternehmerpreises im Jahre 2008, welcher sich zu einem der grössten Bildungsanbieter in der Schweiz entwickelt hat. Gefolgt von einer emotionalen Vorstellung der Firma ceetec®, einer der Finalisten.

Durch die Vorstellung der weiteren Firmen, Untermalt von kurzweiligen und fesselnden Videobeiträgen von Fadeout, dem Preisträger von 2010, gewann der Abend an Stimmung. Der Saal fieberte spürbar gebannt dem Highlight, der Verleihung des Jungunternehmerpreises 2018, entgegen.

Dieser ging verdientermassen an die Karl Jakob Nachf. von J.J. Steiger sel. Erben AG, kurz «Jakob's Basler Leckerly». Da die Familie Andreas & Charlotte Kuster das aus dem 18. Jahrhundert stammende traditionelle Familienunternehmen seit 2017 erfolgreich weiterführen, können sie sich nun über eine Finanzspritze von 10 000 CHF freuen.

Die nächste Preisverleihung des Jungunternehmerpreises Nordwestschweiz wird im Jahr 2020 stattfinden. Eine Anmeldung wird ab Frühjahr 2020 möglich sein.

Weitere Informationen zur diesjährigen Preisverleihung finden Sie auf unserer Webseite.

www.jungunternehmerpreis.ch.

Die Gewinner des Abends:

Andreas & Charlotte Kuster, Jakob's Basler Leckerly

Die Zukunftsstadt in der Stadt:

Der Dreispitz Basel-Münchenstein

Der urbane und wirtschaftliche Nutzungsdruck, aber auch der öffentliche Erwartungsdruck steigen zunehmend: Die Ressource Land wird immer knapper, es gilt dort zu verdichten, wo es sinnvoll ist und wenn schon, dann richtig!

Dr. Beat von Wartburg

Die Nordspitze, drei Tramstationen vom Bahnhof SBB entfernt, ist das prominenteste, weil zentrumsnächste Teilgebiet des Dreispitz. Heute ein Einkaufszentrum der Migros mit einem grossen Parkplatz, birgt dieses Areal ein grosses Potential. Die Eigentümer, die Genossenschaft Migros Basel und die Christoph Merian Stiftung (CMS), haben deshalb im Rahmen der Transformation des Dreispitz mit dem Kanton Basel-Stadt einen städtebaulichen Wettbewerb ausgeschrieben. So gross die Entwicklungsmöglichkeiten der Nordspitze Areals sind, so komplex ist die Aufgabe, denn das Areal muss viel leisten, auf unterschiedlichste Bedürfnisse reagieren, mannigfache Anforderungen erfüllen: Die Migros Basel ist darauf angewiesen, dass der MParc Dreispitz während der Bauphasen in Betrieb bleibt, das Gundeli wünscht sich Grünflächen und keinen Mehrverkehr, der Kanton möchte neuen Wohnraum, das Gewerbe zusätzliche Flächen, die CMS einen Return on Investment.

Die Jury, in der auch Quartiervertreterinnen und -vertreter Einsitz hatten, hat sich im November 2017 einstimmig für das Projekt von Herzog & de Meuron entschieden, weil es in beeindruckender Weise einen ganzheitlichen Ansatz verfolgt und mögliche Antworten auf die genannten Fragestellungen zu Wachstum und Verdichtung gibt. Anfang nächsten Jahres sollen die Umweltverträglichkeitsprüfung und die Erarbeitung des Bebauungsplans in Angriff genommen werden. Dieser soll 2020 dem Grossen Rat des Kantons Basel-



HEUTE. Dreispitz Luftaufnahme © CMS

Stadt vorgelegt werden.

Was ist das Besondere am Projekt von Herzog und de Meuron?

- Das Projekt geht intelligent mit der Ressource Land um und ermöglicht durch die vertikale Verdichtung neue und deutlich intensivere Nutzungen. Insgesamt können 800 Wohnungen für 1600 Menschen gebaut werden. Der Wohnungsmix will auf gesellschaftliche Bedürfnisse reagieren. Die Nordspitze kann so zu einem lebendigen und bewohnten städtischen Quartier mit eigener Identität werden.

- Es sieht in der Nordspitze eine breite Nutzungspalette vor: Neben dem MParc Dreispitz sowie dem OBI Dreispitz sollen an einer Ladenstrasse weitere Detailhandelsgeschäfte angesiedelt werden. Dazu kommen Flächen für Bildungseinrichtungen sowie für ein Fitness- und Gesundheitsstudio. Diese Infrastruktur wird neue Arbeitsplätze im Dreispitz schaffen. Überdies ist an der Schnittstelle zum Gundelingerquartier ein Quartierzentrum angeordnet als Scharnier zwischen den Zuzüglern der Nordspitze und den alteingesessenen Quartierbewohnern.

- Die beiden geplanten Grünräume sind das «Herzstück» des visionären Projekts. Trotz der beachtlichen Gebäudevolumina entsteht ein Maximum an Freiflächen. So können auf der Margaretha Merian Anlage Bäume wachsen, weil der Boden nicht unterkellert ist, und die Dachlandschaft des Adele Duttweiler-Feldes wird ganz neue Aufenthaltsqualitäten schaffen, mit einem hohen Potenzial für verschiedenste Nutzungen. Insgesamt können rund 70 % der Nordspitze als Freiflächen genutzt.

- Das Gundeli hat – weil es zum Teil als Transitquartier dient – verständlicherweise Bedenken gegenüber neuem Verkehr. Das neue Nordspitze-Quartier wird deshalb nur wenige zusätzliche Parkplätze



MORGEN. Visualisierung © Herzog & de Meuron

anbieten. Über 60 % der Wohnungen werden keinen Parkplatz haben, die Anzahl der Parkplätze für den Detailhandel bleibt auf dem heutigen Stand. Die Erfahrungen des Freilagerquartiers im Dreispitz haben gezeigt, dass eine Verdichtung nicht zu Mehrverkehr, sondern im Gegenteil auch zu weniger Verkehr führen kann.

- Trotz einer räumlich beschränkten Planung werden die übergeordneten Fragestellungen – etwa die Quartier- und die Verkehrsanbindung, die Langsamverkehrsachse und die Vernetzung – in die Projektentwicklung miteinbezogen.

Fazit: Wo, wenn nicht hier, wo der Boden versiegelt und unternutzt ist, muss im übergeordneten Interesse Basels verdichtet werden? Die substanzielle, aber qualitativ hochwertige Verdichtung schafft Platz für viel neuen Wohnraum – wohlgeordnet nicht nur der uniformen, hochpreisigen Art, sondern eine breite Palette von Grössen, Ausstattung und Trägerschaften. Gerade die Wohnungen in den Hochhäusern bieten mit ihrem Blick in Richtung Schwarzwald, Jura und Vogesen eine fantastische Wohnqualität. Das Projekt liefert darüber hinaus eine Antwort auf die drängende städtebauliche Frage, wie Verdichtung unter Wahrung hoher Freiraumqualitäten möglich ist. Und es zeigt, dass Verdichtung auch Grosszügigkeit, Offenheit und Weitsicht bedeuten kann.

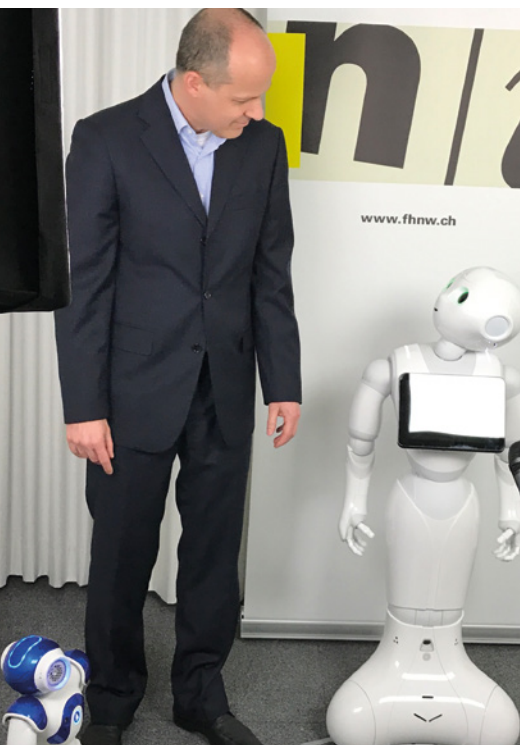
Digitalisierung: Chancen und Risiken der Künstlichen Intelligenz

Wir leben im Zeitalter der «Renaissance der Künstlichen Intelligenz». Aufgrund stetig steigender Rechenleistung scheint für intelligente Systeme kein Einsatzgebiet mehr unmöglich. Wohin geht die Entwicklung?

Prof. Dr. Rolf Dornberger ist allgegenwärtig, hat aber mittlerweile ihre ursprüngliche Bedeutung verloren, nämlich das Umwandeln von analogen Formaten (beispielsweise von klassischen Tonaufzeichnungen auf Schallplatten) in digitale Formate, dargestellt auf Computer-Ebene durch Sequenzen von Einsern und Nullen – eben digital.

«Digitalisierung» ist mittlerweile zum Schlagwort geworden für die Veränderung aller Lebensbereiche und der gesamten Welt durch Maschinen, Computer und ein digitales Datenmanagement. Die Digitalisierung hat ein Standbein in der Hardware (wie Laptop, Smartphone, Geldautomat, Roboter usw.) und ein anderes Standbein in der Software (wie Computerprogramme, Methoden, Prozesse usw.). War früher die Software (also die Computerprogramme) auf dem PC installiert, ist heute alles zunehmend in der Cloud: Die Daten liegen irgendwo in der «Wolke des Internets» und die Software wird von dort bezogen. Die Hardware als Schnittstelle zwischen Mensch und Cloud schrumpft vom PC über das Smartphone bis zur Smart-Watch und noch kleiner. Gleichzeitig kommen neue Schnittstellentechnologien wie Virtual-Reality-Brillen und Gestensteuerung hinzu. Was sind nun die zwei entscheidenden Entwicklungen? Die Hardware wird immer mobiler. Früher stand der Computer auf dem Schreibtisch; mittlerweile ist das Smartphone (fast) immer bei uns. Bald werden Roboter autonom auf uns zukommen – ob wir wollen oder nicht! Und auch bei der Software bahnt sich eine Revolution an: die Renaissance der Künstlichen Intelligenz (KI), also die Wiederentdeckung der Mächtigkeit der KI.

Professor Dornberger mit «Pepper»



Prof. Dr. Rolf Dornberger,
Leiter Institut für Wirtschaftsinformatik, FHNW

Heutzutage spricht man auch im deutschsprachigen Raum oft von Artificial Intelligence (AI), vielleicht deshalb, weil AI so allgegenwärtig und global ist. Dabei ist AI nicht neu. Viele Methoden und Prinzipien der AI sind mehr als 50 Jahre alt. Während ausgewählte AI-Methoden in verschiedenen, aber als weniger spektakulär betrachteten Einsatzfeldern (wie Texterkennung beim Dokumenten-Scannen oder regelbasierte Ver-

kehrsamplerschaltungen) seit längerem eingesetzt werden, verschwand die AI-Forschung zur Schaffung von menschenähnlich intelligenten Maschinen jahrelang aus dem Fokus der Forschungsförderorganisationen und damit der Forschenden. Heute stehen wir gerade wegen der sich anbahnenden Erfolge der AI (wie autonome Fahrerassistenzsysteme, der frühzeitigen Krebsdiagnostik, einer makellosen juristischen Fallauswertung usw.) vor folgenden Fragen: Was kann nun AI und was nicht? Wie geht die Entwicklung weiter? Und wo herrscht Grund zur Besorgnis?

Zwei Prinzipien der AI verdeutlichen, wie Software (scheinbar) intelligent wird: Im «Machine Learning» geht es darum, dass eine Software aus Datensätzen oder Trainingsabläufen gewisse Muster lernt. So wird bei modernen Spracherkennungssystemen die Software so trainiert,

dass auch die Sprache von Personen mit einem leicht anderen Tonfall auf Anhieb erkannt wird. Wird allerdings der Lernraum zu weit überschritten, funktioniert das nicht mehr. So kann beispielsweise ein Bilderkennungssystem, das nur auf Hunderassen trainiert ist, nicht plötzlich «Katze» sagen, wenn es noch nie ein Katzenbild gelernt hat. Spektakulärer sind aber die intelligenten Systeme, die sich selbst Trainingsdaten erstellen und damit lernen. Dies geht bisher nur in ausgewählten Anwendungen – Bild- und Spracherkennung scheiden hier aus, weil sie von realen Trainingsdaten leben. Nehmen wir aber den interessanten Fall des asiatischen Brettspiels «Go», das spielstrategisch gesehen als noch komplexer als Schach gilt. Denn im Gegensatz zu Schach können in Go die nächsten Züge nicht «durchgerechnet» werden, sondern müssen intuitiv erfahren und gespielt werden. Intelligente Software kann nun entweder so trainiert werden, dass Millionen bereits gespielter Go-Partien dem System als Trainingsdaten dienen und das System damit zu spielen lernt. Oder dass das intelligente System mithilfe der Spielregeln in Millionen von Testpartien gegen sich selber spielt und dabei lernt. Verblüffend ist im Experiment AlphaGo Zero, dass sich das selbst trainierende System als viel besser erweist, als das mit menschlichen Partien trainierte System. Die intelligente Software spielt und gewinnt ÜBERMENSCHLICH, unter anderem auch, weil selbst die besten menschlichen Experten nicht mehr erklären können, warum.

Damit sind wir beim größten Risiko der als «Superintelligenz» bezeichneten AI. Übergeben wir Menschen einer solch überintelligenten Software die Kontrolle, dann wird die AI denken, steuern und entscheiden – selbständig, für Menschen nicht mehr nachvollziehbar und vielleicht auch anders, als es Menschen tun würden. Zusätzlich kommt hinzu, dass die Hardware der intelligenten Systeme einen Körper bekommt, zum Roboter wird, der sich bewegt, macht, tut. Wollen wir das?

Die Smart City der Zukunft

Basel als wachsende Stadt, als Standort mit Hochschulen und Forschung, einer starken Wirtschaft und einer vorausschauenden Verwaltung ist für die digitale Zukunft bestens positioniert.

Lukas Ott Die Digitalisierung ist eines der zentralen Zukunftsthemen. Wenn wir digitale Technologien und Daten einsetzen, haben wir die klare Zielsetzung, die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern, Innovationen zu ermöglichen und die nachhaltige Entwicklung in Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt mit modernen Mitteln voranzutreiben.

Die Definition des Bundesamtes für Energie umschreibt dies treffend: Eine Smart City bietet ihren Bewohnern maximale Lebensqualität bei minimalem Ressourcenverbrauch – dank einer intelligenten Verknüpfung von Infrastrukturen (Transport, Energie, Kommunikation, etc.) auf unterschiedlichen Stufen (Gebäude, Quartier, Stadt).

Innovatives Smart City Lab Basel

Der Smart City Ansatz der Stadt Basel beinhaltet eine Rahmenstrategie, welche die allgemeine Stossrichtung vorgibt, konkrete Projekte, ein Pilotareal und ein darin integriertes Smart City Lab. Dieses fördert als Kompetenzzentrum und Innovationsplattform Smart City-Projekte. Unternehmen, Wissenschaft und Zivilgesellschaft sollen aktiv mitgestalten.

Zahlreiche konkrete Projekte sollen ihren Beitrag leisten und durch koordinierte Umsetzung und sinnvolle Vernetzung zu einem optimalen Einsatz von Technologie, Daten und Ressourcen beitragen – ein riesiges Potential, das wir nutzen müssen.

Das Smart City Lab auf dem Areal des Güterbahnhofs Wolf, einem der zentralen Transformationsareale der Stadt Basel, erfüllt alle diese Zielsetzungen. Dieses Projekt entwickeln die Stadt Basel und die SBB gemeinsam. So entsteht ganz konkret Raum für Innovation, in dem Ideen und Anwendungen getestet und umgesetzt werden können.

Lehre, Forschung, Startups und etablierte Unternehmen sind eingeladen, ihre Ideen einzubringen, die auf die ganze Stadt ausstrahlen sollen. Zugleich entsteht hier ein neues Stadtquartier mit hoher Lebensqualität nach dem Motto «Smart arbeiten – urban leben».

Das Smart City Lab soll in Ergänzung zur bestehenden Logistikknutzung auf dem Areal angesiedelt werden. Im Rahmen des Labs können Unternehmen in einem regionalen Innovationsnetzwerk bestehende Freiflächen und Räumlichkeiten für smarte Pilotprojekte bis zur städtebaulichen Entwicklung des Areals in den kommen-

Mit dem Smart City Lab auf dem Wolfareal beginnen die SBB und der Kanton Basel-Stadt die Entwicklung des Wolfs zum smartesten Areal der Schweiz – und wenn möglich darüber hinaus.

den acht bis zehn Jahren nutzen.

Ein besonderer Schwerpunkt gilt dabei den Themen der Logistik und der Mobilität. Der Zusammenarbeit mit dem Logistikcluster der Region Basel kommt deshalb eine besondere Rolle zu.

FHNW wird wissenschaftlicher Partnerin

Für seine Entwicklung und den Betrieb strebt das Smart City Lab die Vernetzung mit anderen Smart Cities und Forschungsprojekten im In- und Ausland sowie mit Partnerinnen und Partnern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an.

Im Bereich Forschung und Entwicklung wurde diesbezüglich bereits ein erster Meilenstein erreicht: Die Hochschule für Architektur, Bau und Geomatik FHNW, die Kantons- und Stadtentwicklung Basel-Stadt und die SBB haben eine gemeinsame Absichtserklärung unterschrieben. In dieser bekräftigen die Unterzeichnenden, dass sich die FHNW künftig als wissenschaftliche Partnerin im Smart City Lab engagiert.

Das Vorgehen der drei Partner steht beispielhaft für die enge Kooperation und Abstimmung, um gemeinsam mit innovativen Lösungen die Smart City der Zukunft entstehen zu lassen.



Lukas Ott, Leiter Kantons- und Stadtentwicklung Basel-Stadt



Die Zukunft der urbanen Mobilität

Mobilität ist ein wichtiges menschliches Bedürfnis und Voraussetzung für eine funktionsfähige Wirtschaft. Allerdings verursacht sie, insbesondere im urbanen Raum, Staus, verbesserungsfähige Luftqualität, hohen Flächenverbrauch und Lärm. Diese Probleme gilt es zu lösen.

Andreas Welter Die Maßnahmen zur Lösung der Mobilitätsprobleme sind vielfältig und wachsen durch den technologischen Fortschritt weiter. Sie lassen sich in die vier Felder Verkehrsmanagement, Verkehrssysteme, Fahrzeuge und Infrastruktur unterteilen. Bevor Mobilität verbessert wird, gilt es, sie auf ein sinnvolles Maß zu reduzieren. Umsichtige Stadtplanung kann die Lebensbereiche Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitgestaltung näher zusammenführen. Moderne Arbeitsmodelle können den Bedarf für tägliches Pendeln reduzieren oder zumindest das Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten entzerren. So werden Fahrten überflüssig, auf die jeder gerne verzichtet.

Verkehrsmanagement
Jede Art von Verkehr wird ineffizient, wenn sie nicht gut gemanagt wird. Digitalisierung bietet erhebliches Potenzial bei der Steuerung von Verkehrsströmen, der Vernetzung von Verkehrssystemen und bei der Schaffung von Anreizen für förderungswürdiges Mobilitätsverhalten. Dies hat zum Leitgedanken der Smart City geführt.



Andreas Welter, BMW Forschung

In der Stadt der Zukunft wird Mobilität gemanagt, indem aktuelle Informationen aus Fahrzeugen und Infrastruktur, zusammen mit Daten der Vergangenheit, zur Erstellung von Prognosen genutzt werden. Diese Vorausschau wird verwendet, um Ampeln, Leitsysteme, Navigationssysteme, ODM-Flotten, und vieles mehr intelligent zu beeinflussen.

Verkehrssysteme
Der heutige urbane Verkehr wird wesentlich durch den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geprägt. Beide Systeme haben ihre Vorteile und ihre Grenzen.

Der PKW ist ungeschlagen auf der Mittel- und Langstrecke, bei Fahrten mit mehreren Personen, wenn Gepäck zu transportieren ist oder Zwischenziele anzusteuern sind. Zu Spitzenzeiten im innerstädtischen Betrieb und mit geringer Besetzung gibt es sinnvolle Alternativen.

Der ÖPNV ist prädestiniert für den Transport großer Passagierzahlen zwischen gut frequentierten Haltestellen. Bei der Versorgung der Fläche hat er Schwächen, da dort die Auslastung stark sinkt. Dadurch wird das System ineffizient und teuer. Zur sinnvollen Ergänzung wird die On-Demand – Mobility (ODM). Darunter versteht man bedarfsgerechten Personentransport auf flexiblen Routen und zu gewünschten Zeiten. Hierbei kommen verschiedenste Fahrzeuge, vom Kleinbus über den PKW bis zu Fahrzeugen für die sogenannte Letzte Meile, wie Fahrräder oder eScooter, zum Einsatz. Die ODM-Geschäftsmodelle reichen vom RideHailing (Taxi- & Chauffeur-Dienste) und RidePooling (moderne Sammeltaxis) über CarRental (Fahrzeugvermietung) bis CarSharing (stationsunabhängige Kurzzeit – Fahrzeugvermietung). Es gilt die Stärken dieser Systeme zu kombinieren, um ihre Schwächen zu vermeiden.

Fahrzeuge
Reine Elektrofahrzeuge (Battery Electric Vehicles BEVs) sind optimal für den urbanen Verkehr, da sie lokal emissionsfrei, leise und sparsam sind. Ihr Antriebscharakter passt perfekt zu den Anforderungen des innerstädtischen Verkehrs. Kunden, die sich aufgrund initialer Anreize (Steuervorteile, Parkprivilegien) einmal für einen BEV entschieden haben, werden in der Stadt kein anderes Fahrzeug mehr fahren wollen. Auf der Langstrecke bieten Hybrid-Fahrzeuge (PlugIn Hybrid Electric Vehicles PHEVs) Vorteile und werden deshalb konsequent weiterentwickelt. Sie werden in Zukunft etwa 100 km elektrische Reichweite erreichen. Eine intelligente Betriebsstrategie wird dafür sorgen, dass sie im Stadtgebiet rein elektrisch fahren und diese Areale immer mit ausreichend geladenen Batterien erreichen. So bieten sie im innerstädtischen Betrieb dieselben Vorteile wie BEVs. Dem Kunden erleichtern PHEVs den Umstieg in die Elektromobilität, da sie auf der Langstrecke nicht auf die flächendeckende Verfügbarkeit von Schnelllade-Infrastruktur angewiesen sind. Industrie- und wirtschaftspolitisch besteht der Vorteil von PHEVs darin, dass sie aufgrund des geringeren Batteriebedarfs die Abhängigkeiten von knappen Rohstoffen und wenigen Batterieherstellern reduzieren. Zudem sind große Batterien aufgrund der derzeit noch hohen CO₂-Emissionen bei der Herstellung, ökologisch nicht unbedenklich. PHEV sind deshalb Teil der Lösung. Es wäre für Städte kontraproduktiv, wenn sie diese Fahrzeuge, aufgrund des verbauten Verbrennungsmotors, in der Stadt sanktionieren würden.

Infrastruktur
Wer elektrisch fahren möchte, muss elektrisch laden! Die bequemste Art des Ladens findet dort statt, wo das Fahrzeug

ohnehin lange steht. Beim Laden zuhause (@home) bzw. am Arbeitsplatz (@work) erfordern Ladevorgänge keine Umwege, keine Wartezeiten und keine hohen Ladeleistungen. Der Bedarf an Lade-Infrastruktur wird in den nächsten Jahren stark wachsen. Schon aufgrund der EU-Flottengesetze werden die Hersteller in europäischen Metropolen im Jahr 2030 ca. 40 % ihrer Neuwagen mit elektrifizierten Antrieben (d.h. als BEVs oder PHEVs) verkaufen. Im Bestand steigt der Anteil im selben Zeitraum nur auf ca. 15 %, da noch viele alte Fahrzeuge zugelassen sind, die selten elektrifiziert sind. Für eine europäische 2 Millionen Stadt im Jahr 2030 bedeutet dies, dass inklusive einpendelnder Autos, ca. 150.000 Fahrzeuge täglich elektrisch zu laden sind. Im Idealfall hätten all diese Fahrzeuge eine Lademöglichkeit @home. Realistisch ist dies aufgrund technischer und rechtlicher Probleme bei der Nachrüstung im Immobilien-Bestand, nicht umsetzbar. Deshalb wird unterstellt, dass «nur» knapp die Hälfte der Lademöglichkeiten @home installiert ist. Über ein Drittel der Lademöglichkeiten ist in diesem Szenario @work angesiedelt. Die verbleibenden ca. 20 % Lademöglichkeiten im öffentlichen Bereich (@street) wenden sich an zwei Nutzergruppen. Die sogenannten Laternenparker haben aufgrund langer Standzeiten geringe Anforderungen an die Ladeleistung. Die Betreiber von kommerziellen Fahrzeugen (Taxis, Sharing- und Lieferfahrzeuge) erwarten hingegen kurze Standzeiten und benötigen dafür eine leistungsfähigere Lade-Infrastruktur. Es ist davon auszugehen, dass es nicht mehr elektrifizierte Fahrzeuge als Lademöglichkeiten geben wird. Da die Elektromobilität ein wesentlicher Baustein der zukünftigen urbanen Mobilität ist, muss der Ausbau der Lade-Infrastruktur jetzt in die richtigen Bahnen gelenkt werden.



DIREKT ZU DEN SCHÖNSTEN STÄDTEN EUROPAS

Ob Amsterdam, Barcelona oder Berlin, egal ob wegen ihrer Geschichte, ihrer Museen oder Kultur oder um einfach dort zu sein und einige Tage Neues zu erleben. Vom EuroAirport erreichen Sie 90 City-Destinationen bequem und direkt.

www.euroairport.com



à bientôt. bis bald.

Verkehrsmanagement

Mobilitätsbedürfnisse	beeinflussen
Verkehrslenkung	weiterentwickeln
ODM-Flotten	dirigieren
Zugangsregularien und Kosten	intelligent nutzen
Störungen	vermeiden

Verkehrssysteme

ÖPNV & ODM	ausbauen & sinnvoll kombinieren
Individualverkehr	erhalten
Mobilitäts-Optionen	verknüpfen & transparent machen
Liefer- & Güterverkehr	effizient gestalten & vernetzen
Daten	intelligent verknüpfen

Infrastruktur

Lademöglichkeiten	bedarfsgerecht bereitstellen
Parkraum	optimal ausplanen
Straßen, Rad- & Fußwege	effizienter & lebenswerter gestalten
Schienen	sinnvoll nutzen
Digitales Netzwerk	aufbauen & weiterentwickeln

Fahrzeuge

Elektrifizierung	BEVs & PHEVs breit ausrollen
Autonomes Fahren	einführen
Vernetzung	stärken & weiterentwickeln
Letzte Meile- Mobilität	bedarfsgerecht ergänzen
Luft- & Wasserverkehr	ergänzend prüfen

Gemeinsam Chancen im Dreiland nutzen

Die trinationale Grenzregion Basel besitzt ein bedeutendes Potenzial in zentralen Bereichen wie Wirtschaft, Innovation, Bildung und Erreichbarkeit. Dieses kann durch ein gemeinsames Handeln der lokalen und regionalen Akteure ausgeschöpft werden.

Dr. Manuel Friesecke Die Region am Oberrhein mit ihren sechs Millionen Einwohnern hat eine Wirtschaftskraft von 173 Mrd. Euro und eine Fläche von 22'000 Quadratkilometern und somit ein Potenzial, das demjenigen ganzer EU-Mitgliedsstaaten entspricht. Unser deutsch-französisch-schweizerischer Wohn- und Wirtschaftsraum wird durch Grenzen zerschnitten. Als Barrieren schränken sie die wirtschaftlichen, politischen, sozialen und kulturellen Beziehungen zwischen der Bevölkerung der drei Länder in unserer Region ein. Mit steigender Durchlässigkeit nimmt dagegen ihre verbindende Funktion zu.

Grenzübergreifende Arbeitsmärkte sind ein wesentlicher Aspekt gemeinsamer Wirtschaftsräume und tragen massgeblich zur Standortattraktivität der gesamten Grenzregion für Unternehmen und für Arbeitskräfte bei. 70'000 Grenzgängerinnen und Grenzgänger aus Deutschland und Frankreich pendeln in die Nordwestschweiz. Von entscheidender Bedeutung für eine innovative Region – egal ob Grenz- oder Binnenregion – ist zudem die Einsicht in die Tatsache, dass sich Kooperation und Konkurrenz nicht ausschliessen müssen. Man kann durchaus mit einem Partner auf der anderen Seite der Grenze zusammenarbeiten, der in anderen Bereichen Konkurrent bleibt.

Die Unternehmen in der Nordwestschweiz sind nicht in der Lage, ohne ausländische Arbeitskräfte zu funktionieren und sind darauf angewiesen, Fachkräfte im nahen und fernen Ausland zu rekrutieren. Zudem tragen die ausländischen Arbeitskräfte einen wesentlichen Anteil an der hohen Wertschöpfung in der Region. Daher setzt sich die Regio Basiliensis als Kompetenzzentrum ers-

ter Wahl zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit für den Erhalt der bilateralen Verträge mit der EU und für die Personenfreizügigkeit ein. Sie steht dabei im Dienste der Politik, Behörden, Wirtschaft, Wissenschaft, Organisationen und Bevölkerung.

Die Dreiländerregion zeichnet sich durch eine intensive wirtschaftliche Zusammenarbeit aus. Kleine und mittlere Unternehmen, vor allem aus dem Handwerk und dem Dienstleistungssektor, tun sich oft noch schwer damit, grenzüberschreitend Geschäftsbeziehungen aufzubauen.

Es bleibt daher eine wichtige Aufgabe, der Regio Basiliensis zusammen mit den weiteren Interessensorganisation der Region die Unternehmen beim Aufbau wirtschaftlicher grenzüberschreitender Beziehungen und Aktivitäten zu unterstützen sowie den Marktzugang ins Nachbarland zu erleichtern.



Dr. Manuel Friesecke, Geschäftsführer Regio Basiliensis

Studie zur Vereinbarkeit von Beruf und Betreuungsaufgabe

Wie kann die Betreuung von betagten Menschen in Zukunft sichergestellt werden, wenn schon heute viele Fachkräfte fehlen und die Kosten im Gesundheitswesen jedes Jahr ansteigen?



Die meisten Industrieländer, insbesondere auch die Schweiz, erleben einen starken demografischen Wandel, hin zu einer alternenden Gesellschaft. Mit dem Eintritt der Babyboomer ins Rentenalter und prozentual zur Bevölkerung rückläufigen Geburtenzahlen wird sich der Fachkräftemangel in den nächsten Jahren noch massiv verschärfen. Schon heute scheiden mehr Erwerbstätige aus Altersgründen aus dem Arbeitsmarkt aus, als dass junge Fachkräfte eintreten und die Lücken füllen. Gleichzeitig wird die Anzahl von betagten, zuhause wohnenden und auf Betreuung angewiesenen Personen stark zunehmen. Individuelles, privates Engagement – insbesondere von Angehörigen – wird diesbezüglich gesellschaftlich erwartet. Aber: wie lassen sich Erwerbsarbeit und Betreuung vereinbaren und welche Unterstützung brauchen erwerbstätige Betreuende?

Im vergangenen Jahr hat metrobasel eine weitere Studie zum demografischen Wandel veröffentlicht. Die Studie «Aging – Betreuung» untersuchte, wie die Vereinbarkeit von Berufstätigkeit und der privaten Betreuung von betagten Angehörigen gewährleistet werden kann, ohne dass Berufstätige ihr Arbeitspensum stark reduzieren müssen. Die Studie wurde in Zusammenarbeit von metrobasel mit der Berner Fachhochschule, der Fachhochschule Nordwestschweiz, finecollab ag und einem Team von renommierten Expertinnen und Experten realisiert. Für die Studie wurden Daten vom Bundesamt für Statistik verwendet und es wurden drei verschiedene Umfragen durchgeführt: Studierende der FHNW befragten betreuende Erwerbstätige, Felix Kunz interviewte CEOs und metrobasel befragte Personalverantwortliche in Unternehmen. Die Studie finden Sie unter www.metrobasel.org.

Die metrobasel Studie wurde am 5. November vorgestellt und die Erkenntnisse daraus auf einem Podium mit hochkarätigen Experten diskutiert. In ihrem Eingangsreferat ging die Entwicklungspsychologin der Universität Bern und Expertin in Altersfragen, **Prof. Dr. Pasqualina Perrig-Chiello**, auf Fakten und Herausforderungen einer alternenden Gesellschaft ein. Eindringlich zeigte sie die

vielfach schwierige Situation von erwerbstätigen Betreuenden auf. Gefordert seien in erster Linie Partnerinnen und Partner im höheren Alter und die erwachsenen Kinder, welche durch die eigene Familie und den Beruf selbst stark beansprucht sind. 330'000 Personen im Erwerbsalter erbringen in der Schweiz regelmässig Hilfs- und Pflegeaufgaben für Angehörige. Betroffen seien vor allem 40 bis 60-jährige Frauen, so Perrig-Chiello. Zwei Drittel von ihnen würden wegen Betreuungsaufgaben das Arbeitspensum reduzieren. 16 % gäben ihren Job sogar ganz auf. Dadurch würden ihnen nicht nur Erwerbseinkommen fehlen, sondern auch Rentenbeiträge, was zu Altersarmut führen könne.

Demografischer Wandel: Altenquotient steigend		
	Deutschland	Schweiz
• 2000	26.8	26.0
• 2010	33.8	27.5
• 2020	38.0 (mit Zuwanderung)	33.4
• 2030	49.0	43.0
• 2040	56.0	49.2
• 2050	57.0	51.1
Altenquotient = Anteil der 65-Jährigen und Älteren an der Gesamtbevölkerung (ohne Zuwanderung)		

Regula Ruetz, Direktorin von metrobasel stellte die Studie vor. Die Umfragen hätten aufgezeigt, dass die Betreuung meist in der Freizeit erbracht werde. Betreuende würden sich unterschiedlich stark – wegen der Mehrfachbelastung und mangels Freizeit – psychisch, zeitlich und körperlich belastet fühlen. Flexible Arbeitszeiten, home-office oder Job-Sharing seien aber nur teilweise möglich und auch branchenabhängig. Vielfach würde der Wunsch deshalb geäussert, den Beschäftigungsgrad – ohne Lohnverluste – vorübergehend reduzieren zu können oder finanzielle Unterstützung sowie Informationen zu Betreuungsdienstleistungen zu erhalten. Auf Unternehmensseite sehen viele keinen Handlungsbedarf oder sie sehen nicht die eigene Firma, sondern die Gesellschaft und den Staat in der Pflicht, Unterstützung zu bieten. Dabei wären gerade KMU unter dem Aspekt des Fachkräftemangels darauf angewiesen, dass ihre betreuenden Mitarbeiten-

den das Arbeitspensum nicht kürzen müssen oder völlig überlastet zur Arbeit kommen, meinte Ruetz. Sie appellierte an die Unternehmen, flexible Arbeitszeitmodell zu ermöglichen und an die Politik, Anreize und Erleichterungen für private Betreuung zu gewähren (z.B. auf steuerlicher Ebene oder bei Sozial- und Altersversicherungen). Auf gesellschaftlicher Ebene sieht sie Zeitgutschriften für Betreuungsaufgaben als sinnvoll an. Diese können später bei Eigenbedarf wieder eingezogen werden. Die anschliessende Podiumsdiskussion wurde von **Raymond Dettwiler** von der FHNW fachkundig moderiert. Mögliche Lösungen für die Vereinbarkeitsthematik wurden von **Regierungsrat Dr. Lukas Engelberger**, **Prof. Dr. Pasqualina Perrig-Chiello**, **Prof. Dr. Reto Kressig**, **Leila Straumann** und **Gabriele Marty** breit diskutiert. Bei Fragen zur Studie gaben die Co-Studienverfasser **Prof. Dr. Jonathan Bennett** und **Felix Kunz** Auskunft. Aus den Fragen aus dem Publikum ging hervor, dass viele Anwesende bereits Erfahrung mit Betreuungsaufgaben haben und diese meist als zusätzliche Belastung empfanden.

Der Kanton Basel-Stadt habe die Problematik erkannt und darauf reagiert. Die Mitarbeitenden der Verwaltung hätten ein Anrecht auf jährlich bezahlte Freitage für Betreuungsaufgaben, stellte Regierungsrat Engelberger fest.

PROJEKTLÉITUNGSTEAM

Regula Ruetz Direktorin metrobasel; Projektleitung, Umfragen Unternehmen, Textredaktion • **Prof. Dr. Jonathan Bennet**, Berner Fachhochschule, Leiter Institut Alter; Studienleiter • **Raymond Dettwiler**, Dozent für Marketing, Hochschule für Wirtschaft FHNW; Umfragen Studenten • **Felix Kunz**, MSc Integrierte Gerontologie, Teilhaber finecollab ag; Befragungen CEOs • **Linda Greber**, Gesundheitsdepartement BS, Leiterin Abt. Langzeitpflege • **Prof. Dr. med. Reto W. Kressig**, Klinische Professur für Geriatrie, Universität Basel, Ärztlicher Direktor Universitäre Altersmedizin Basel, Felix Platter-Spital • **Gabriele Marty**, Leiterin Abteilung Alter, Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion Basel-Landschaft • **Prof. em. Dr. Pasqualina Perrig-Chiello**, Entwicklungspsychologin und Expertin für Alters- und Generationenfragen, Universität Bern • **Richard Widmer**, Berater im Gesundheitswesen

Anzeige

Energie sparen? Zusammen mit uns.

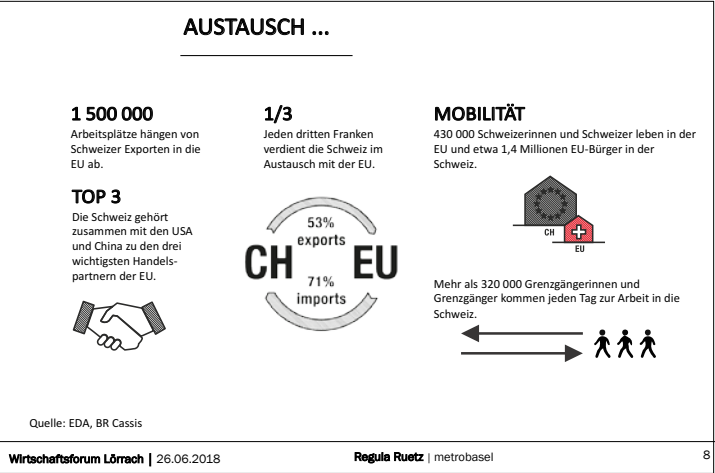
Kundenfokussiert. Unternehmerisch. Partnerschaftlich. iwb.ch

Aus eigener Energie.

Wirtschaftsforum Lörrach 2018: «Gefährden Abschottungstendenzen die engen Beziehungen CH – EU?»

Wie wirken sich Brexit, aktuelle globale Entwicklungen und nationale Abschottungstendenzen auf das Verhältnis zwischen der EU und der Schweiz und auf unsere Region aus? Wie wird dadurch die für alle Seiten erfolgreiche grenzüberschreitende Verflochtenheit gefährdet? Solchen Fragen ging das Wirtschaftsforum Lörrach vom 26. Juni 2018 nach.

metrobasel «Das Zentrum unserer Metropolitan Region liegt in Basel und damit in einer Stadt ausserhalb der EU, was die Komplexität der Situation für unsere Region erhöht» eröffnete **André Marker**, Direktor der Sparkasse Lörrach-Rheinfelden, das Wirtschaftsforum Lörrach 2018 am 26. Juni. Er betonte, wie wichtig der Dialog zwischen der deutschen und der schweizerischen Seite sei. «Metrobasel ist die Stimme der Metropolregion», meinte Marker und übergab das Wort an **Regula Ruetz**, Direktorin von metrobasel, welche mit eindrücklichen Zahlen die grenzüberschreitende Kooperation beim Handel, den Dienstleistungen und der Personenfreizügigkeit aufzeigte. Rund 320'000 EU-Grenzgänger bereichern schweizerische Unternehmen mit ihrem Wissen und Können. In unserer Region überqueren täglich über 70'000 Personen, welche in der Schweiz arbeiten, die Grenze und tragen zum Wohlstand im Dreiländereck bei. 1,5 Millionen Arbeitsplätze hängen von den Schweizer



Die Unternehmen der Region seien auf Grenzgänger angewiesen, so Regula Ruetz. «Abschottungstendenzen sind keine Option, schon gar nicht in unserem trinationalen Wirtschaftsgefüge», fügte sie an.

Katrin Schütz, hielt fest, dass Entwicklungen in der Schweiz, die das gesamte Geflecht der Bilateralen zum Einsturz bringen könnten, von der deutschen Seite mit Besorgnis verfolgt würden. Sie setze aber darauf, dass in Zeiten von weltweit wachsendem Protektionismus auch die Schweiz ihre Zukunft in einem Europa mit offenen, funktionierenden Märkten sähe.

Eric Nussbaumer hält ein Rahmenabkommen in beiderseitigem Interesse für notwendig, denn «es gibt keinen anderen Weg für Europa, als mit der Integration voranzugehen und mit der Schweiz ein gutes Verhältnis zu haben», hob Nussbaumer hervor. Als Global Player mit ca. 6'000 Beschäftigten zwischen Freiburg, Reinach und Maulburg sei Endress+Hauser auf offene Grenzen und die Verfügbarkeit von geeigneten Fachkräften angewiesen, so Matthias Altendorf. Er verteidigte zwar die Mindestlöhne der Schweiz, machte aber auch klar, dass die Firma dorthin ihren Schwerpunkt verlegen würde, wo die Märkte und die notwendigen Fachkräfte seien.

Für Schweizer Unternehmen in Deutschland seien Export und offene Grenzen unentbehrlich, da der Schweizer Binnenmarkt allein zu klein sei, klärte Stefanie Luckert auf. Jörg Lutz, Oberbürgermeister von Lörrach, beschrieb derweil sein Gefühl, dass nicht jeder die Signale aus der Wirtschaft, dass man auf Freizügigkeit angewiesen ist, so klar höre.

v.l.n.r.: André Marker, Nationalrat Eric Nussbaumer, Staatssekretärin Katrin Schütz, Matthias Altendorf, Stefanie Luckert, Oberbürgermeister Jörg Lutz, Regula Ruetz



Schweizer Exporte und Importe				
Auswahl der wichtigsten Handelspartner der Schweiz				
(Exkl. Edelmetalle, Münzen, Schmucksteinen sowie Kunstgegenstände)				
	Exporte 2017		Importe 2017	
Exporte nach	in Mrd. CHF	in %	in Mrd. CHF	in %
Total	220.53	100.00%	185.73	100.00%
EU-28	117.07	53.09%	132.64	71.42.%
Deutschland	41.14	18.66%	52.33	28.18%
Frankreich	13.6	6.17%	14.76	7.95%
Italien	13.54	6.14%	18.01	9.70%
Österreich	6.58	2.98%	7.81	4.21%
USA	33.69	15.28%	12.69	6.83%
Japan	7.33	3.32%	3.55	1.91%
China	11.4	5.17%	13	7.00%

Quelle: EZV, Swiss-Impe

Lesebeispiel: Im Jahr 2017 exportierte die Schweiz Waren im Wert von 117 Mrd. CHF in die EU, was gemessen an den Gesamtexporten einem Anteil von 53.09% entsprach. Im Jahr importierte die Schweiz Waren im Wert von 132.64 Mrd. CHF aus der EU, was gemessen in den Gesamtimporten einem Anteil von 71.42% entsprach.

Einig war man sich beim Wirtschaftsforum in Lörrach, dass Abschottungstendenzen für die trinationale Region Basel sehr schädlich sind.

Der Anlass wurde von metrobasel, der Sparkasse Lörrach-Rheinfelden und der Stadt Lörrach veranstaltet.

Anzeige

Lonza

The Place to Go,
Stay and Grow

Exporten in die EU ab, welche 53 % aller schweizerischen Exporte ausmachen. Die grenzüberschreitenden Handels- und Dienstleistungsbeziehungen sind somit ebenso zentral für den Wirtschaftsstandort Schweiz, wie die Personenfreizügigkeit. Massnahmen, welche die Kündigung der bilateralen Verträge zur Folge hätten, wären für unseren Wirtschaftsstandort verheerend. Ruetz unterstrich dabei die grosse Verantwortung der Partner, die über Jahrzehnte gewachsene und bewährte grenzüberschreitende Freundschaft und Zusammenarbeit nicht zu gefährden.

Katrin Schütz, Staatssekretärin im Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg, betonte ebenfalls die Notwendigkeiten und die wirtschaftlichen Vorteile offener Märkte und Grenzen. 120 völkerrechtliche Verträge bestünden zwischen der Schweiz und der EU. Wegen unterschiedlichen Auslegungen und mangelnder schweizerischer Anpassung an EU-Recht würde deshalb ein Rahmenabkommen zu mehr Rechtssicherheit und Flexibilität führen, so Schütz. Sie zeigte grosses Verständnis für die Bestrebungen der Schweiz gegen Lohndumping, monierte aber auch die dadurch entstehenden Behinderungen für deutsche Dienstleistungsfirmen, welche in der Schweiz tätig sind.

Anschliessend diskutierten die beiden Referentinnen **Staatssekretärin Katrin Schütz** und **Regula Ruetz** gemeinsam mit **Stefanie Luckert**, Geschäftsführerin Vereinigung Schweizer Unternehmen in Deutschland, **Nationalrat Eric Nussbaumer**, Mitglied der aussenpolitischen Kommission des Nationalrats und **Matthias Altendorf**, CEO Endress + Hauser, unter der fachkundigen Leitung von **Jörg Lutz**, dem **Oberbürgermeister der Stadt Lörrach**, über Ursachen und Auswirkungen von Abschottungstendenzen.

Die Stimme der Arbeitnehmer: Einstellungen und Erwartungen der Schweizer Erwerbstätigen

Niedrige Arbeitslosigkeit, hohe Löhne und gut qualifizierte Arbeitskräfte – die Lage auf dem Schweizer Arbeitsmarkt ist erfreulich. Sie sollte jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass grosse Bewährungsproben anstehen.

Dr. Michael Grampp

Der Megatrend Digitalisierung wird von einer grossen Mehrheit der Erwerbstätigen zunehmend andere und neue Kompetenzen erfordern, existierende Berufsprofile werden verschwinden, neue entstehen – es wird anspruchsvoller, die eigene Arbeitsmarktfähigkeit langfristig zu erhalten.



Dr. Michael Grampp

Chefökonom & Leiter Research, Kommunikation, Digital, Deloitte AG

Die demographische Entwicklung und Überalterung der Gesellschaft wird auch eine bessere Nutzung bisher nicht ausgeschöpfter Arbeitspotenziale (Frauen, Teilzeitkräfte, ältere Beschäftigte) unausweichlich machen. Um zu verstehen, wie gut Erwerbstätige auf diese Arbeitsmarktentwicklungen vorbereitet sind, hat Deloitte 15'000 Beschäftigte in zehn europäischen Ländern (1'000 davon in der Schweiz) befragt. Schwerpunkte der Befragung waren die Bedürfnisse, Einstellungen und Motivationsfaktoren der Arbeitnehmer im Berufsleben.

Ältere Arbeitnehmer sind motivierter als jüngere

Die Umfrage hat gezeigt, dass Schweizer Erwerbstätige im Vergleich zu den anderen Ländern die höchste Arbeitszufriedenheit aufweisen. Ältere Arbeitnehmende sind generell motivierter als jüngere, wobei sich die Motivationsfaktoren je nach Altersklasse unterscheiden: Für Unter-35-Jährige sind Entlohnung und Jobsicherheit wesentlich wichtiger als für Über-55-Jährige. Für Letztere sind intrinsische Faktoren wie eine sinnstiftende Arbeit und die Übereinstimmung der Tätigkeit mit persönlichen Werten von grösserer Bedeutung.

Nach ihrem bevorzugten Arbeitsmodell gefragt geben nur 38 % an, dass sie Vollzeit angestellt arbeiten wollen, 62 % würden ein nicht traditionelles Arbeitsmodell wie Teilzeit, Selbständigkeit, Freelancing oder eine Portfolio-Karriere favorisieren. Im Vergleich zum Status quo verliert Vollzeit als Arbeitsmodell gegenüber allen anderen Arten also an Attraktivität – und das ist sowohl für Frauen als auch für Männer der Fall; bei Männern ist die Tendenz sogar noch ausgeprägter.

Das heisst für Unternehmen, dass bei der Rekrutierung nicht nur auf jüngere Erwerbstätige gesetzt werden sollte. Insbesondere die über 50-Jährigen verfügen über einen Mix an Fähigkeiten und Erfahrung, auf die Unternehmen zunehmend angewiesen sind. Unternehmen sollten zudem verstärkt alternative Arbeitsmodelle zur klassischen Vollzeit anbieten.

Weiterbildung wird teilweise nicht ernst genug genommen

Schweizer Erwerbstätige schätzen sich bei Soft Skills kompetenter ein als bei Hard Skills. Befragt nach Weiterbildung jeglicher Art sagten 30 %, dass sie sich in den letzten 12 Monaten nicht weitergebildet haben. Grund dafür ist hauptsächlich die (angeblich) nicht vorhandene Notwendigkeit, die fehlende Zeit sowie, insbesondere bei der Altersklasse 55+, fehlende Beratung.

Die Tendenz bzgl. Finanzierung und Bereitstellung von Weiterbildungsmöglichkeiten ist dagegen eindeutig: Die Eigenverantwortung nimmt ab, der Staat soll sich nach Meinung der Befragten vermehrt darum kümmern – ein nachdenklich stimmendes Ergebnis.

Lebenslanges Lernen ist wichtiger denn je. Arbeitnehmende müssen lernen, ihre Karriere selbst in die Hände zu nehmen. Arbeitgeber sind im Gegenzug gefordert, ihre Mitarbeiter dahingehend zu sensibilisieren und unterstützen.

Positive Aspekte des technologischen Wandels überwiegen

Verglichen mit den anderen befragten Ländern blicken die Schweizer der fortschreitenden Automatisierung zuversichtlich entgegen. Nur gerade 13 % denken, dass ihr Job in den nächsten 10 Jahren vollständig automatisiert wird. Die positiven Aspekte bei der Beurteilung überwiegen: Beinahe die Hälfte gibt an, dass sie durch die Automatisierung ihre Fähigkeiten verbessern können, und knapp ein Drittel sieht darin den Effekt, dass sie sich vermehrt auf die interessanten und wertvollen Aspekte ihrer Arbeit fokussieren können – eine positive Einstellung, die helfen sollte, die Transformierung der Arbeitswelt erfolgreich zu meistern.

¹Für die vollständige Studie siehe www.deloitte.ch

Lesen Sie dazu auch die metrobasel-Studie «Aging-Workforce»
www.metrobasel.org/de/publications

Erfolgreich dank einem eng geknüpften Netz

Die Region Basel steht wie kaum eine andere in der Schweiz seit Jahrhunderten für starke grenzüberschreitende Vernetzung. Das passt derzeit schlecht zum internationalen Zeitgeist, der die Fahne des Protektionismus schwingt und ist trotzdem das einzig Richtige.

Monika Rühl

Basel und sein Umland verstehen sich heute als aufstrebende, weltoffene Region, die optimistisch in die Zukunft blicken darf. Völlig zurecht. Gleichzeitig erleben wir jedoch einen starken Zeitgeist, der in die gegenteilige Richtung zieht weltweit, aber auch in Europa: Rückbesinnung auf das Nationale, geschlossene Grenzen, protektionistische Wirtschaftspolitik. Auch in der Schweiz wird die Frage immer lauter gestellt: Sind wir als offenes und global vernetztes Land auf dem Holzweg? War es nicht früher besser, als wir die Dinge noch innerhalb unserer Grenzen regeln konnten, ohne ständig auf die halbe Welt Rücksicht nehmen zu müssen?

Erfolgsrezept aus dem Spätmittelalter

In solchen Augenblicken lohnt es sich, einen kurzen Blick zurück zu werfen, und sich die Frage zu stellen, was dieses Land und diese Region denn überhaupt so stark und wohlhabend gemacht hat. Eine prägende Epoche für Basel war beispielsweise das späte 15. Jahrhundert. Damals wurde die Stadt nicht nur zu einem Wirtschafts-, sondern auch zu einem Wissenszentrum von europäischem Rang. 1459 erhielt der Stadtrat vom Papst die Stiftungs-urkunde für die Gründung einer Universität, zwölf Jahre später vom Kaiser ein Privileg zur Durchführung jährlicher Handelsmessen. Die Stadt am Rheinknie wurde ein Zentrum des Buchdrucks, lockte Gelehrte von Weltrang an und erlebte einen wirtschaftlichen Aufschwung. Oder anders gesagt: Man hat sich damals europäisch ausgerichtet, über die Regionen hinweg vernetzt und enorm profitiert.

Heute, knapp 550 Jahre später, hat sich an diesem Erfolgsrezept erstaunlicherweise nicht viel geändert. Basel ist Warenumschiessplatz, Sitz von weltweit tätigen Konzernen, aber auch ein bedeutender Forschungs- und Bildungsstandort. Und es fährt gut damit. Diese auffälligen Parallelen zeigen, dass die Nordwestschweiz gut beraten ist, auch in Zukunft auf Offenheit und Vernetzung



Ansicht der Stadt Basel 1761. Stich von David Herrliberger nach einer Zeichnung von Emanuel Büchel, Quelle: Wikipedia



Monika Rühl, Vorsitzende der Geschäftsleitung von economiesuisse

zu setzen: auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, auf den möglichst freien Austausch von Gütern und Ideen. Das gilt für Basel ganz besonders, ist aber eigentlich ein Erfolgsrezept für die ganze Schweiz.

Ein Knotenpunkt mit starken Verbindungen

Unser Land exportiert alle zehn Minuten Waren mit einem Gesamtgewicht von 387 Tonnen – das ganze Jahr, rund um die Uhr. Dieser enorme grenzüberschreitende Handel sichert uns als Staat mit kleinem Binnenmarkt unseren Wohlstand. Dass wir als Hochlohnland solche Werte erreichen, erstaunt immer wieder. Möglich ist es nur, weil wir einerseits offen und vernetzt sind. Und weil wir uns andererseits als Innovationsland verstehen. Die Schweiz setzt stark auf Bildung und Forschung, und kann so immer wieder Ideen, Dienstleistungen und Produkte hervorbringen, die auf dem Weltmarkt gefragt sind. Und unsere Offenheit garantiert uns, dass diese Innovationen auch tatsächlich den Weg zu ihren Kunden finden.

Es wäre mehr als leichtsinnig, diesem erfolgreichen Weg den Rücken zu kehren. Das Beschwören des Sonderfalls Schweiz, das Verständnis unseres Landes als Insel – sie bringen uns nicht weiter. Eine erfolgreiche Zukunft finden wir vielmehr, wenn wir uns als bedeutenden Knotenpunkt im internationalen Netzwerk verstehen, und nicht nachlassen im Bestreben, unsere Verbindungen auf alle Seiten zu verstärken.

Erfolgreiche Bilaterale CH – EU: nur mit Rahmenabkommen?

Über 220 Entscheidungsträger aus Politik und Wirtschaft aus der trinationale Region trafen sich am 5. September zum metrobasel Sommeranlass. Das Thema war einmal mehr höchst aktuell und nicht nur für unsere trinationale Region, sondern für die ganze Schweiz eminent wichtig: «Erfolgreiche Bilaterale CH-EU: Nur mit Rahmenabkommen?»

metrobasel Als **Christoph Brutschin**, Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt den Anlass mit seiner Begrüssungsrede eröffnete, war der Grossratsaal und die Tribüne im ehrwürdigen Basler Rathaus für einmal bis auf den letzten Platz besetzt. In seinem Historienbild zu Basel erinnerte der Regierungsrat an die Geschichte der Handels- und Universitätsstadt, welche 1501 zum Bund der Eidgenossen beigetreten war. Seit jeher sei für unsere Region eine gute Beziehung mit unseren direkten Nachbarn eminent wichtig. Heutzutage sei dies die Europäische Union, mit der die Schweiz Bilaterale Verträge abgeschlossen habe, um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu regeln. Diese Verträge gelte es nicht zu gefährden, da sie viel zum wirtschaftlichen Gedeihen und Wohlstand unserer Region beigetragen hätten. Mit einem institutionellen Rahmenabkommen mit der EU könne zudem gewährleistet werden, dass die Bilateralen Verträge nicht erodieren, meinte Brutschin. Die guten Schweizer Lohn- und Arbeitsbedingungen, welche durch die flankierenden Massnahmen abgesichert würden, dürfen jedoch nicht zur Disposition gestellt werden.

metrobasel-Direktorin **Regula Ruetz** ging in ihrem Eingangsstatement auf die Verflechtungen zwischen der Schweiz und der EU ein: Die Bilateralen Verträge seien für den Erfolg der Wirtschaftsregion Basel, als einem der weltweit wichtigsten Life Science-Standorte, zentral. Die EU sei unser wichtigster Handelspartner, noch vor den USA und China. Jeder dritte Franken verdiene die Schweiz im Austausch mit der EU. Die Hälfte aller Warentransporte gehe in die EU, ein Drittel insgesamt in unsere Nachbarländer. Täglich pendeln etwa 73'000 Grenzgängerinnen und Grenzgänger in die Nordwestschweiz zur Arbeit. Langfristig hänge deshalb viel von einem beidseitig akzeptierten Rahmenabkommen ab, welches die Bilateralen Verträge auf eine neue Grundlage stelle und Stabilität verleihe.

Sowohl die Selbstbestimmungs- und die Begrenzungsinitiative als auch die Gesprächs verweigernde Haltung der Gewerkschaften würden die Personenfreizügigkeit und die für unser Land wichtigen bilateralen Verträge der Schweiz mit der EU aufs Spiel setzen. Verhandeln heisse nicht nur «nehmen» sondern auch «geben», und bei Verhandlungen brauche es immer mindestens zwei Partner. Im Falle der EU seien es sogar 28, welche zustimmen müssten. Eine Bunkermentalität bringe uns nicht weiter, sie führe zu Stillstand und Rückschritt und sie hinterliesse letztendlich nur Verlierer, warnte Ruetz eindringlich.

Staatssekretär Dr. Roberto Balzaretti, Direktor für europäische Angelegenheiten im EDA und Verhandlungsführer für die Schweiz in Brüssel, erklärte, worum es im Kern beim institutionellen Abkommen gehe. Einerseits soll geregelt werden, wie Verträge mit der Schweiz angepasst würden, wenn sich die Rechtslage verändere, und andererseits soll die Frage geklärt werden, wie ein politischer Rechtsstreit gelöst werden könne. Diesbezüglich sei vorgesehen, dass ein Schiedsgericht prüfe, ob es sich im Streitfall um bilaterales, Schweizer oder EU-Recht handle. Sei EU-Recht betroffen, müsse sich das aus beiden



Staatssekretär Dr. Roberto Balzaretti

Parteien zusammengesetzte Schiedsgericht auf die Interpretation des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) abstützen. Dieser Punkt wird von Gegnern des Rahmenabkommens kritisiert. Umstritten ist auch, für welche Verträge das Abkommen Anwendung finden soll. Balzaretti nannte hier die Bilateralen Verträge zur Personenfreizügigkeit, zu technischen Handelshemmnissen, zum Luft- und Landverkehr, zur Landwirtschaft sowie neue Marktzugangsabkommen. Der Staatssekretär beteuerte zum Schluss, dass der Bundesrat ein Abkommen nur abschliessen werde, wenn dies im Gesamtinteresse der Schweiz liege.

Auch **Monika Rühl**, die Vorsitzende der Geschäftsleitung des Wirtschaftsverbandes economiesuisse, plädierte für das Rahmenabkommen und damit für Rechtssicherheit Schweizer Unternehmen. Kaum irgendwo sonst in der Schweiz sei der Wert geregelter Beziehungen zu Europa so greifbar wie im Dreiländereck am Rheinknie. Trinationaler Flughafen, älteste Universität des Landes, grösster Containerhafen – darauf sei Basel zurecht stolz. All das hätte es zwar schon vor den Bilateralen gegeben, aber ohne die Bilateralen verlöre es massiv an Bedeutung. Der Standort Basel stehe für Forschung und Innovation,



Monika Rühl



v.l.n.r.: Dr. Stefanie Hof-Seiler, Dr. Manuel Friesecke, Nationalrat Roger Köppel, Dr. Matthias Leuenberger, Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter, Dr. Andreas Schwab, Frank Linhart, Monika Rühl, Regula Ruetz, Regierungsrat Christoph Brutschin, Staatssekretär Dr. Roberto Balzaretti

für Weltoffenheit und grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Aber nur dank der starken, engen Vernetzung mit Europa und der Welt kämen diese Werte auch voll zur Geltung und sicherten Wohlstand. Die Bilateralen Abkommen mit der EU bilden für die Beziehungen Schweiz-EU einen stabilen, verlässlichen Rahmen und garantierten Schweizer Unternehmen Zugang zum europäischen Binnenmarkt mit über 500 Mio. Kunden, so die Vorsitzende von economiesuisse in ihrem Referat. Die erfolgreiche Fortsetzung sieht Monika Rühl allerdings gefährdet. Die Bilateralen würden mit immer neuen Initiativen direkt angegriffen, das System befände sich im permanenten Abwehrmodus, anstatt eine Weiterentwicklung anpacken zu können. Beides zusammen führe zu einem Stillstand, der über kurz oder lang zum Rückschritt wird. Die Schweiz müsse sich aus ihrer europapolitischen Erstarrung lösen. Sie sieht die «Weltklasse-Bedingungen der Schweiz – in Bezug auf Innovation, Wettbewerbsfähigkeit, Bildung sowie Unternehmertum – in Gefahr», sollten die Schweiz und die EU nicht zu einer Einigung kommen. Der Bilaterale Weg brauche als Erfolgsgeschichte eine Fortsetzung. Um dies in die Zukunft zu retten, benötige es den konstruktiven und wohl auch kompromissbereiten Dialog aller Kräfte.

Dieser Dialog wurde in der darauffolgenden Podiumsdiskussion angeregt geführt. Unter der fachkundigen und professionellen Gesprächsleitung von **Frank Linhart**, Bereichsleiter Öffentlichkeitsarbeit des Arbeitgeberverbands Basel debattierten die Podiumsteilnehmer **Dr. Roberto Balzaretti**, Staatssekretär im EDA, **Christoph Brutschin**, Vorsteher des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt des Kantons Basel-Stadt, **Monika Rühl**, Vorsitzende der Geschäftsleitung von economiesuisse, **Dr. Andreas Schwab**, Mitglied des Europäischen Parlaments, Nationalrätin **Elisabeth Schneider-Schneiter**, Präsidentin der Handelskammer beider Basel und Präsidentin der ausserpolitischen

Kommission des Nationalrates (APK-N), **Dr. Matthias Leuenberger**, Länderpräsident Novartis Schweiz, Nationalrat **Roger Köppel**, Chefredaktor der Weltwoche, Mitglied der ausserpolitischen Kommission des Nationalrates (APK-N) über reale und gefühlte Vor- und Nachteile einer Einführung oder das Scheitern eines Rahmenabkommens der Schweiz. Für den Basler Regierungsrat Christoph Brutschin (SP) sowie für Dr. Matthias Leuenberger von Novartis liegen die Vorteile eines Rahmenabkommens insbesondere für die grenzüberschreitende Region Basel und die hier so bedeutende Pharmaindustrie auf der Hand: Es gehe um nichts weniger als den geregelten und gesicherten Marktzugang zur EU, dem mit Abstand wichtigsten Handelspartner der Schweiz. Auch Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter (CVP, BL) setzte sich vehement für ein Rahmenabkommen ein, denn die EU warte doch nur darauf, dass der bilaterale Weg mit der Schweiz zu Ende und damit der Spezialfall Schweiz vom Tisch sei.

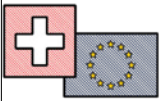
SVP-Nationalrat Roger Köppel befürchtete, dass die Eidgenossenschaft mit einem solchen Abkommen ihre Souveränität ver-

liere und von «fremden Richtern» regiert würde. Er warnte eindringlich davor, dass die Schweizer Bürger sich nach der Übernahme von EU-Richtlinien nicht mehr zu Anpassungen äussern können, welche Schweizer Gesetzen widersprechen. Staatssekretär Balzaretti legte dar, dass ein institutionelles Abkommen die Prärogativen der Schweizer Institutionen und die direkte Demokratie bewahren würde.

Auch EU-Parlamentarier Andreas Schwab aus Deutschland versicherte, dass beide Seiten ein grosses Interesse hätten, eng zusammenzuarbeiten. Die Souveränität der Schweiz sei auch mit Rahmenabkommen nicht in Gefahr. Er fügte gleichzeitig aber an, dass das Taktieren und auf Zeit spielen der Schweizer Politiker auf Seiten der EU nicht gebilligt würden: Die Schweiz habe es in der Hand, ob sie auch weiterhin den Wohlstand dank einer vertraglichen Anbindung an den grossen EU-Markt wolle oder nicht.

Der metrobasel Sommeranlass wurde in Kooperation mit der Kampagne «stark+vernetzt» von Economiesuisse, der Vereinigung Basel Ökonomen VBÖ und der Regio Basiliensis veranstaltet.

Bilaterale Verträge...



1999 Bilaterale Abkommen I

1. Personenfreizügigkeit (FZA)
2. Technische Handelshemmnisse
3. Beschaffungswesen
4. Landwirtschaft
5. Forschung
6. Luftverkehr
7. Landverkehr

► **Bedeutung:** Erleichterter Zugang zu den **Arbeits-, Waren- und Dienstleistungsmärkten**

2004 Bilaterale Abkommen II

1. Schengen / Dublin
2. Zinsbesteuerung
3. Betrugsbekämpfung
4. Landwirtschaftliche Verarbeitungsprodukte
5. MEDIA (Kreatives Europa)
6. Umwelt
7. Statistik
8. Renten
9. Bildung, Ausbildung, Jugend

► **Bedeutung:** Vertiefte Zusammenarbeit in weiteren Bereichen, **verbesserte wirtschaftliche Rahmenbedingungen**

Quelle: EDA, BR Cassis

Wirtschaftsforum Fricktal 2018: Digitalisierung

Das Wirtschaftsforum Fricktal fand auf Einladung der Syngenta im Kompetenzzentrum für neue Pflanzenschutzprodukte in Stein statt. Die Teilnehmenden erhielten spannende Informationen zur Digitalisierung und zum Arbeitsmarkt, zu Robotern in der Dienstleistung und dazu, wie Technologie die Welt ernähren kann.

metrobasel | Am Standort in Stein sind die Bereiche Chemie, Biologie, Saatgut und Saatgutbehandlung des weltweit tätigen Agrar-Unternehmens Syngenta vereint. Neben der Entdeckung von neuen, aber auch der Unterstützung von bereits im Markt eingeführten Wirkstoffen gegen Insekten, Pilze oder Nematoden wird auch der positive Effekt von Wirkstoffen auf Pflanzen unter speziellen Bedingungen untersucht. Die Teilnehmenden des Wirtschaftsforums Fricktal konnten vor dem Anlass, bei geführten Besichtigungstouren, einen Blick hinter die Syngenta-Kulissen werfen. Die Führungen stiessen auf ein sehr grosses Interesse. Bei der Besichtigung der Anlagen und Gewächshäuser erfuhren die Gäste von den Forschern mehr zu allen Bereichen einer nachhaltig produktiven Landwirtschaft. «Das Wirtschaftsforum Fricktal ist als beliebter Anlass in unserem Jahresprogramm verankert», eröffnete **Christian Fricker**, Präsident des Fricktal Regio Planungsverbandes, den Anlass. Mit dem Forum erhalte die Fricktaler Bevölkerung die Möglichkeit, sich nicht nur über aktuelle Trends, Fakten und Handlungsempfehlungen zu informieren, sondern auch einen Einblick in unterschiedliche, in der Region ansässige Unternehmen zu erhalten. Er dankte der Gastgeberin Syngenta für die interessanten Führungen und den Einblick in das globale Agrargeschäft.

Regula Ruetz, Direktorin von metrobasel, zeigte zu Beginn ihres Vortrags «Digitalisierung und Arbeitsmarkt» eindrücklich auf, welche Auswirkungen neue Technologien und digitalisierte Prozesse der Arbeitswelt 4.0 auf einzelne Branchen haben können, und welche Fähigkeiten von Arbeitnehmenden künftig gefordert sein werden. «Gegenwärtig würden 71 Prozent der Menschen die Arbeit bewältigen, welche derzeit auf dem Planeten anfallt. Im Jahr 2023 würden es jedoch nur noch 50 Prozent sein. Administration, Routinearbeit oder schwere, körperliche Arbeit gehören zu den Tätigkeiten, die mittelfristig durch die Computerisierung ersetzt werden können. Im Gegensatz dazu werden Tätigkeitsbereiche, in denen es auf die menschliche Interaktion ankommt, aufgewertet werden», erklärte Ruetz. Darunter fallen beispielsweise der Pflegebereich, die Kinderbetreuung, das Schulwesen oder auch die Jurisprudenz. «Berufe, in denen es auf nicht line-

ares Denken und Originalität ankommt, haben gute Zukunftsaussichten», versichert Ruetz. Dazu gehörten z.B. auch Künstler, Ingenieure, Journalisten und Führungskräfte, die für Unternehmen Entscheidungen treffen.

Verschiedene Studien gehen davon aus, dass in den kommenden Jahren in der Schweiz bis zu 1.2 Millionen Stellen wegen der Digitalisierung wegfallen werden. Gleichzeitig sollen aber dank den neuen Technologien auch neue entstehen – die Studienverfasser gehen von 0.8 bis 1 Million neuen Jobs aus. Ruetz geht davon aus, dass mittelfristig Personen mit einem hohen Bildungsgrad und guten IT-Kenntnissen bessere Berufsaussichten hätten, als Personen mit mittlerem Bildungsniveau, welche Routinearbeiten ausführen. Dazu zählt sie beispielsweise Industriearbeiter, Kassierer und Reinigungskräfte. Aber auch Buchhalter, Steuerberater, Versicherer, Bankangestellte und Chauffeure laufen Gefahr, dass ein grosser Teil ihrer jetzigen Tätigkeit verschwindet. Auch Ärzte könnten durch die Weiterentwicklung der künstlichen Intelligenz davon betroffen sein, wenn spezielle chirurgische Eingriffe in Zukunft von einem Roboter genauer ausgeführt werden können.

Um Chancen der Digitalisierung nutzen zu können, gelte es, sich darauf vorzubereiten. Dies bedinge Investitionen in digitale Infrastrukturen, ein flächendeckendes, leistungsfähiges WLAN, genügend Computer in den Schulen und mehr finanzielle Mittel für IT-Bildungsfächer. Zudem brauche es auch Investitionskapital für KMU, damit diese ihre Prozesse digitalisieren und anpassen können, um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben, so Ruetz. «Gefordert sind diesbezüglich auch die Unternehmen, ihre Angestellten frühzeitig umzuschulen und weiterzubilden, damit sie in Zukunft über die geeigneten Fachkräfte verfügen können». Die Politik müsse Gesetze und Regulierungen auf die Tauglichkeit 4.0 überprüfen und gegebenenfalls anpassen. Wichtig sei allerdings, dass die 4. Industrielle Revolution den Menschen diene und sie nicht überrolle. Zudem bräuchten wir eine Kultur, welche Mut zum Risiko und Fehler zulasse. Nur so könne Neues entstehen, und nur so können wir auch in Zukunft eines der innovativsten Länder der Welt bleiben.

Dass Roboter mit Menschen kommunizieren, ist schon lange Realität. **Achim Dannecker**, Dozent am Institut für Wirtschaftsinformatik der FHNW, brachte den sympathischen Roboter «Pepper», mit den kindlichen, grossen Kulleraugen mit an den Anlass. Der etwa 100 cm grosse Roboter fiel seinem Chef Dannecker zwischendurch spitzbübisch ins Wort und löste damit Sympathie und Schmunzeln bei den Zuhörern aus.



Regula Ruetz



Christian Fricker,
Regina Ammann

Das Publikum konnte ihm Fragen zum Fricktal stellen, welche er in Wort und Bild – über einen kleinen Bildschirm – beantwortete. Dannecker und «Pepper» zeigten eindrücklich auf, wie Maschinen menschliche Verhaltensweisen imitieren können und wie die Grenzen zwischen real und virtual ineinander übergehen. Das berge auch Gefahren in sich, warnte Dannecker. Vor Missbrauch durch falsche Programmierung sei man nicht gefeit. Man dürfe einem Roboter nicht bedingungslos Glauben schenken. Seine Informationen seien nur so verlässlich, wie sie auch programmiert worden seien.

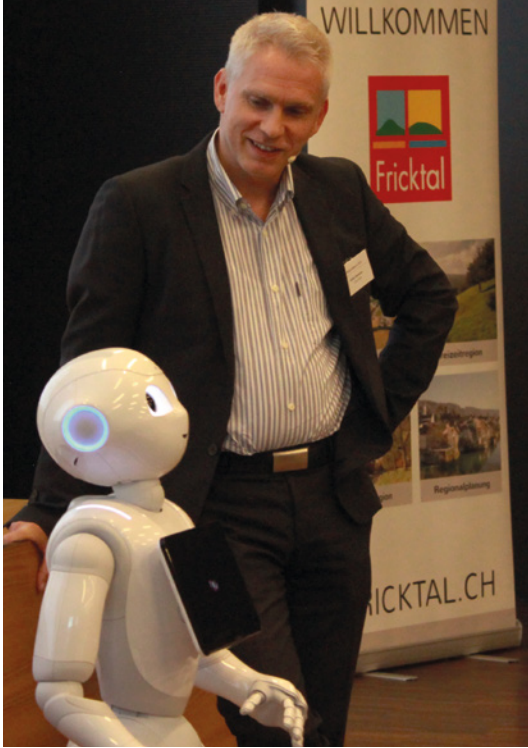
Eine grosse Unterstützung sind sogenannte «Humanoide Roboter» schon heute im Pflegebereich. «Soziale Roboter in der Dienstleistung – sie sind schon unter uns! Und sie sind weltweit im Vormarsch», zeigte Dannecker in einem kurzen Film auf. Es sei nur eine Frage der Zeit, wann sie vermehrt Arbeiten beispielsweise im Pflegebereich übernehmen können. So helfe die Kuschelrobbe «Paro» in Japan bereits, bei Demenzpatienten Gefühle zu wecken und der Pflegeroboter «Robear» unterstütze Pflegende beim Hinlegen, Aufrichten oder sogar beim Umbetten von Patienten.

Ziel: «Grow more from less»



syngenta

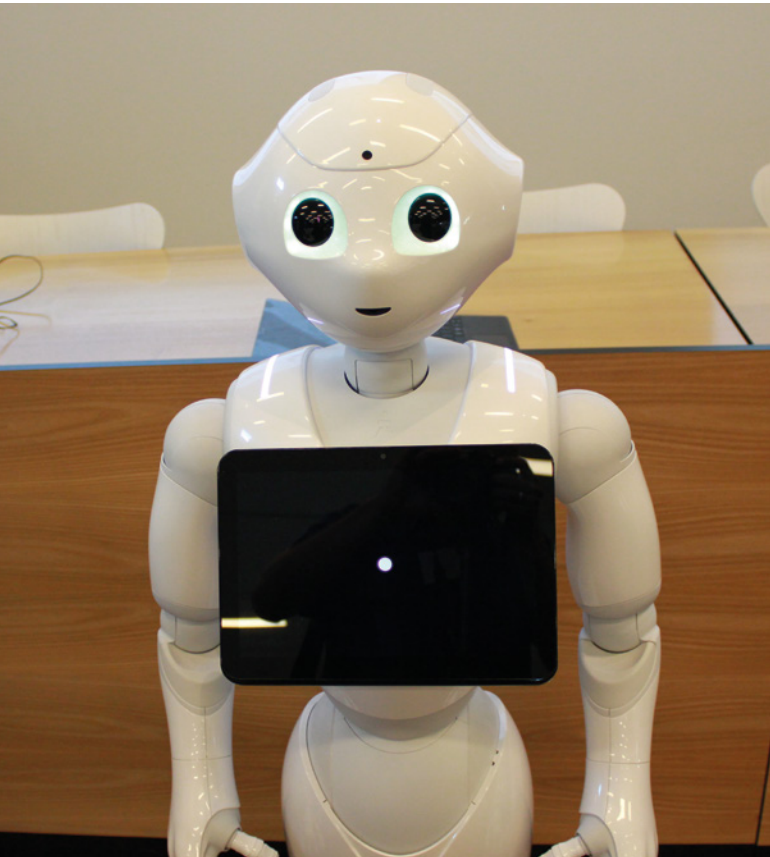
«Kann Technologie die Welt ernähren?», fragte **Regina Ammann**, Leiterin External Affairs Schweiz von Syngenta, als Auftakt zu ihren Ausführungen. Die Weltbevölkerung wachse stetig und gleichzeitig schrumpfe das für die Nahrungsmittelproduktion verfügbare Agrarland. Zudem drohe auch der Klimawandel und die Wasserknappheit, Landwirtschaftserträge zu dezimieren. Zu den widersprüchlichen Erwartungen unserer heutigen Gesellschaft an Lebensmittel meinte sie: «Wir wollen natürliches, makelloses, schmackhaftes und gleichzeitig lange haltbares Essen – und dies zu einem günstigen Preis.» Diesem Widerspruch könne dank digitalen Prozessen weitgehend entgegnet werden. Ziel sei, trotz abnehmenden Landwirtschaftsflächen, die Produktivität zu erhöhen, den ökologischen Fussabdruck der Landwirtschaft zu verringern und gleichzeitig den Wohlstand in den länd-



Achim Dannecker
mit Roboter
«Pepper»

lichen Gemeinschaften, aber auch in ärmeren Teilen der Welt, zu vergrössern. Dafür sind Innovation und technologischer Fortschritt unabdingbar. Ammann sieht die Digitalisierung als Chance für eine bessere, informierte Zusammenarbeit und als Entlastung für viele Bauern und Feldarbeiter, welche in weniger entwickelten Gegenden schwere körperliche Arbeit verrichten. Sie wies aber eindrücklich darauf hin, «wir müssen über unseren eigenen Schatten springen, was die Akzeptanz der Anwendung möglicher Technologien in der Nahrungsmittelproduktion angeht». Dafür brauche es entsprechend angepasste Rahmenbedingungen, ohne diese gehe es nicht.

Beim Netzwerk Apéro durften sich die Gäste auch auf die Anwesenheit von Roboter «Pepper» freuen. Gemäss Dannecker haben Kinder und ältere Menschen am wenigsten Berührungsängste vor Robotern. «Pepper» hat an diesem Abend aber schnell bewiesen, dass durchaus auch die Generationen dazwischen offen für die Kommunikation mit einem humanoiden Roboter sind. Er ist gar nicht so fremd, wie es auf den ersten Blick scheint.



Arbeit 4.0 – Maschinen lernen und übernehmen Tätigkeiten

Souveräne Interaktion mit der Physischen Welt



Industrie-Roboter (Baxter)

Entwicklung von Sprachverständnis und -Vermögen



Stimmerkennung (z. B. Siri, Microsoft)

Fähigkeit zur Problemlösung



selbstlenkendes Auto (Google Car)



Künstliche Intelligenz: IBM Watson

Wirtschaftsforum Binningen: Zeit(t)räume

Zeiträume für Zeiträume: Wie soll und wird sich unser Siedlungsraum in Zukunft verändern? Welche tragfähigen Strategien müssen Siedlungen entwickeln, um künftigen Anforderungen gerecht zu werden? Diese und weitere Fragen boten Stoff zum Diskutieren.

metrobasel Rund 300 Gäste nahmen am 30. Oktober am 3. Wirtschaftsforum Binningen teil, welches auch in diesem Jahr in Kooperation mit der Gemeinde Binningen veranstaltet wurde. Mit grossem Interesse folgten die Teilnehmenden den Ausführungen der hochkarätigen Referierenden im Kronenmattsaal.

Mike Keller, der Gemeindepräsident von Binningen ging in seinem Grusswort auf die Einflüsse und Auswirkungen der Digitalisierung auf den Siedlungsraum ein.

metrobasel-Direktorin **Regula Ruetz** eröffnete ihre Rede mit einem Video, welches ein spannendes Bild zur Mobilität der Zukunft aufzeigte. Unsere Verkehrsprobleme könnten zukünftig mit autonomen Fahrzeugen und smarten Lösungen gemeistert werden. Auch dank kürzeren Wegen und anderen Arbeitsweisen werde der Indivi-

dualverkehr an Bedeutung verlieren – zugunsten des öffentlichen Verkehrs und gesundheitsfördernden Fortbewegungsmitteln wie Fahrrädern und den eigenen Beinen. Hinzu komme, dass jüngere Generationen weniger den Besitz eines eigenen Fahrzeuges anstreben, und Trends wie «Carsharing» oder «Auto auf Abruf» bevorzugt würden. Durch die Reduzierung des Individualverkehrs würden so zahlreiche Infrastrukturflächen für eine alternative Nutzung frei. Die freigewordenen Flächen könnten dann beispielsweise für Freizeitaktivitäten genutzt werden.

Ruetz wies auf bereits durchgeführte Pilotprojekte, wie das autonom fahrende Postauto Shuttle in Sion, oder auf das geplante Grossprojekt «Cargo Sous Terrain» hin. Welche Zukunftsvisionen im Raum stehen und wie diese umgesetzt werden könnten, zeigte sie anhand eines Kurzfilms über Singapur. Der asiatische Stadtstaat weise eini-

ge Gemeinsamkeiten mit Basel auf, beispielsweise die knappen Flächenreserven in einem begrenzten Perimeter. Zusammenfassend merkte Ruetz an, dass es keine Lösung sei, mit Rezepten des vergangenen Jahrhunderts zu planen – und es Mut für neue Konzepte brauche. «Vielleicht werden wir in 10 bis 15 Jahre auf einer modernen Hauptstrasse flanieren, Gemüse von der ehemaligen Strasse ernten, via Smartphone ein autonom fahrendes Auto bestellen und so bequem und ohne Stau in die Innenstadt fahren können», beendete Ruetz ihre Visionen zur räumlichen Entwicklung.

Lukas Ott, Leiter der Stadtentwicklung des Kantons Basel-Stadt, äusserte sich zur Entwicklung der trinationalen Stadtregion. Dabei wies er auf das aktuelle und zukünftige Wachstum hin, sowohl hinsichtlich der Bevölkerungszunahme, als auch der in der Stadt entstandenen zusätz-



v.l.n.r.: Mike Keller, Dr. Walter Schenkel, Herbert Kumbartzki, Lukas Ott, Gemeinderätin Eva-Maria Bonetti, Regula Ruetz

lichen Arbeitsplätze: Im September 2018 wurde die Marke von 200'000 Einwohnern im Kanton Basel-Stadt überschritten und die Zahl der Arbeitsplätze ist gleichzeitig stark angestiegen. Ott beschrieb als Lösung «die Stadt der kurzen Wege». Er merkte an, dass der «Fordismus», die starke räumliche Trennung der Arbeits- und Wohngebiete, ausgedient habe.

Unter den Schweizer Städten sei Basel aktuell die Stadt mit den grössten potenziellen Transformationsflächen. Im Fokus der Entwicklung stünden vor allem Gebiete im Norden und Süden der Stadt, merkte Ott an. Die Stadtentwicklung im Dreiland müsse trinational geplant werden. Dazu gäbe es bereits erste Pilotprojekte wie die Entwicklung des «3Land»-Gebietes.

Dr. Walter Schenkel vom Verein Metropolitanraum Zürich und Experte für die Entwicklung des Detailhandels griff den von Ruetz erwähnten Wandel des Einkaufsverhaltens auf. Er ging zu Beginn seiner Ausführungen auf die Megatrends ein, welche den Handel beeinflussen: Beim demografischen Wandel nannte er die Zuwanderung, die Individualisierung und die Alterung der Gesellschaft, welche zu einer Pluralisierung der Lebensstile und zu unterschiedlichem Einkaufsverhalten führe. Der Klima- und Energiewandel verbunden mit Wachstum und Ressourcenknappheit führe aber auch zu mehr Nachhaltigkeit und die Digitalisierung verändere Arbeits- und Lebenswelten. Diese verschiedenen Faktoren hätten alle einen Einfluss auf das Einkaufen der Zukunft.

In fünf Szenarien zeigte er auf, wie sich das Einkaufsverhalten verändern könnte und welchen Einfluss dies auf den Detail-

handel und auf räumliche Strukturen hätte: Beim Szenario 1 «Back to the roots» würde der stationäre Detailhandel – dank stark erlebnisorientierter Ausrichtung und auch dank hochwertigen, lokalen Produkten – seine Stellung in der Innenstadt und in Quartierzentren behaupten. Beim Szenario 2 «on the way» stände die pragmatische und effiziente Versorgung entlang den eigenen Verkehrswegen im Vordergrund. Eingekauft würde entweder in Bahnhöfen, an Hauptverkehrsachsen oder Mobilitäts-Hubs. Beim Szenario 3 «Hybrid» würde sowohl online als auch stationär eingekauft. Insbesondere hochwertige Produkte würden in Erlebniswelten in der Innenstadt und Alltagseinkäufe in preiswerteren Quartierläden eingekauft. Das Szenario 4 «digital paradise» geht von digitalen Einkaufserlebnissen aus, beispielsweise mit «augmented reality». Dabei hätte der Online-Handel die stationären Geschäfte weitgehend abgelöst. Beim Szenario 5 «brutal digital» würde der stationäre Detailhandel fast gänzlich verschwinden.

Für Schenkel liegt die wohl wahrscheinlichste Zukunft irgendwo in der Mitte der fünf Szenarien.

Herbert Kumbartzki, Leiter Finanz und Riskmanagement der Basellandschaftlichen Kantonalbank BLKB, schilderte im Gespräch mit Mike Keller, wie sich die BLKB in einem ständigen Wandlungspro-

zess befinde, um digitalen Entwicklungen, voranzutreiben. «Kunden wollen sowohl über das Handy jederzeit Transaktionen vornehmen können, aber bei komplexeren Geschäften auch von einem Kundenberater persönlich beraten werden.» Die BLKB arbeite laufend daran, ihre Bankdienstleistungen stets zu vereinfachen und Dienstleistungen Kunden- und bedürfnisgerecht anzubieten.

Nach den spannenden Referaten und der angeregten Diskussionsrunde, in welcher sich auch Gäste aus dem Publikum mit Fragen, Anregungen aber auch kritischen Voten zum Thema Digitalisierung einbrachten, wurden beim anschliessenden Apéro

Potenziale liegen vor allem in Transformationsgebieten



Ausschnitt aus der Präsentation von Lukas Ott

von Soup & Chill weitere Gedanken ausgetauscht und Netzwerkgespräche geführt. Viele Teilnehmende erkundigten sich bereits nach dem Thema und Datum fürs nächste Wirtschaftsforum Binningen im 2019.

Die Referate und Präsentationen finden Sie auf der metrobasel-Webseite unter: www.metrobasel.org/de/events

Anzeige

 **Implenia** Die Modernisierer.



Implenia denkt und baut fürs Leben. Gern.
Modernisation Nordwest Birsfelden, T +41 58 474 77 99

www.implenia.com



Als führender Leistungspartner für den Druck von Zeitschriften, Broschüren, Magazinen und Katalogen verdrucken wir pro Jahr über 51 000 Tonnen Papier, was einem Gewicht von 10 200 ausgewachsenen Elefanten entspricht.

Verleihen Sie Ihrem Werbeauftragten Gewicht. Wir unterstützen Sie dabei.

www.swissprinters.ch



Werden auch Sie Mitglied von metrobasel

Mit Ihrem Beitrag unterstützen Sie die Zielsetzungen und Projekte von metrobasel und helfen mit, dass unsere Region auch in Zukunft so erfolgreich ist wie heute. Es gilt, Innovationsfähigkeit, bestmögliche Bildung, gute Arbeitsplätze, Wohlstand und Lebensqualität nicht nur zu erhalten sondern auch zu fördern.

Beiträge und Leistungen für Mitglieder, Basis- oder Projektpartner (Unternehmen und Organisationen) finden Sie unter: www.metrobasel.org. Sie können uns gerne kontaktieren unter info@metrobasel.org oder + 41 (0) 61 272 11 44.

metrobasel Partner

Actelion Pharmaceuticals Ltd. • Angestelltenvereinigung Region Basel arb • aprentas • Arbeitgeberverband Basel • Bachem Holding AG • BASF Schweiz AG • Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt • Bayer Consumer Care AG • Bloch Thomas, Druckerei Bloch AG • Bönzli+Feuz IT • Brader Hans-Peter, Lucridis Management GmbH • Buchs Melchior, CEO Business Parc Reinach • Bürger-spital • Burckhardt+Partner AG • Brugger Rolf, Top Consult & Capital AG • BVB Basler Verkehrs-Betriebe • Christoph Merian Stiftung CMS • Dickson John Hughes • Donati Vini • DSM Nutritional Products • Economiesuisse • Efficiency-Club Basel • Endress+Hauser AG • EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg • F. Hoffmann-La Roche AG • Faller Andreas, Advokat • FHNW Hochschule für Wirtschaft • Forum Schwarzbubenland • Fricktal Regio Planungsverband • Gebäudeversicherung Basel-Stadt • Gemeinde Aesch (CH) • Gemeinde Allschwil (CH) • Gemeinde Arisdorf (CH) • Gemeinde Bettingen (CH) • Gemeinde Binningen (CH) • Gemeinde Blauen (CH) • Gemeinde Grenzach-Wyhlen (D) • Gemeinde Langenbruck (CH) • Gemeinde Reinach (CH) • Gesundheitsdepartement des Kantons Basel-Stadt • Grand Hotel Les Trois Rois • Groupe Mutuel • Handwerkskammer Freiburg (D) • Hecht Immo Consult AG • Helvetia Versicherungen • Herzog & de Meuron Architekten • Implenia Schweiz AG, Modernisation Nordwest • IPT Beider Basel • Jakob Müller Holding AG • Jermann Ingenieure + Geometer AG • Kantons- und Stadtentwicklung, Kanton Basel-Stadt • Konnex • Kraftwerk Birsfelden AG • Kunz Felix, finecollab • Leaders Solutions AG • Lonza Group AG • Merian Iselin • Novartis Pharma AG • Peter Riedel Metallbau und Schlosserei AG • Schober Bonina AG • Sigma-Zentrum (D) • Sparkasse Lörrach-Rheinfelden (D) • Stadt Lörrach (D) • Sturm Werner, CEO Arnold AG • Syngenta Crop Protection AG • UVEX Arbeitsschutz (Schweiz) AG • VISCHER Anwälte und Notare • Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion VGD des Kantons Basel-Landschaft • VSUD, Vereinigung Schweizer Unternehmen in Deutschland • VTU Engineering Schweiz AG • WFL Wirtschaftsförderung Lörrach GmbH • Widmer Andreas, Widmer Beratungen • Wirtschaftsregion Südwest GmbH • Wirz Schneider Nicole, raumplan wirz gmbh • Wohnstadt Bau- und Verwaltungsgenossenschaft • Wüest Partner AG

Anzeige



Basel liest die bz.



Täglich aus der Region.

Der Vorstand von metrobasel

Dr. Uwe H. Böhlke, Präsident metrobasel; Regula Ruetz, Direktorin metrobasel; Dr. Melchior Buchs, Gemeindepräsident Reinach; Dr. Peter Herrman, Head Corporate Affairs and Compliance bei Actelion Pharmaceuticals Ltd; Mike Keller, Gemeindepräsident Binningen; Jörg Lutz, Oberbürgermeister der Stadt Lörrach; Stefan Marbach, Senior Partner bei Herzog & de Meuron; Franco Mazzi, Stadtkammann der Stadt Rheinfelden; Prof. Dr. Urs Müller, Präsident Verband Schweizerischer Kantonalbanken; Nicole Nüssli-Kaiser, Gemeindepräsidentin Allschwil; Rudolph Schiesser, VR-Präsident Airport Hotel und Grand Casino Basel, VR-Präsident Grand Hotel Les Trois Rois; Samuel Schultze, CEO Burckhardt+Partner AG; Alexandre F. Stotz, Consulting Services, Alexandre F. Stotz; Dr. Beat von Wartburg, Direktor der Christoph Merian Stiftung

Beiräte metrobasel

Prof. Dr. Madeleine Herren-Oesch, Direktorin Europainstitut Basel; lic. iur. Andrea Knellwolf, F. Hoffmann-La Roche AG; Prof. Dr. Maarten J.F.M. Hoenen/ Universität Basel; Prof. Dr. Urs Müller, Präsident Verband Schweizerischer Kantonalbanken; Prof. Dr. Rudolf Minsch, Chefökonom economiesuisse; Dr. Stephan Mumenthaler, Head Economic & Swiss Public Affairs Novartis Pharma AG; Regula Ruetz, Direktorin metrobasel; Samuel Schultze, CEO Burckhardt + Partner AG; Prof. Dr. Theodor Karl Sproll, Rektor Duale Hochschule Baden-Württemberg Lörrach; Prof. Christian Tanner, Standortleiter Basel der Hochschule für Wirtschaft FHNW; Dr. Beat von Wartburg, Direktor Christoph Merian Stiftung; Dr. Andreas M. Walker, Co-Präsident swissfuture

metrobasel Projekte und Anlässe 2019

Die meisten Industrieländer, insbesondere auch die Schweiz, erleben schon heute einen starken demografischen Wandel, hin zu einer alternden Gesellschaft. Mit dem Eintritt der Babyboomer ins Rentenalter, und gleichzeitig prozentual zur Gesamtbevölkerung rückläufigen Geburtenzahlen, werden sich die Folgen des demografischen Wandels in den nächsten Jahren noch massiv verschärfen. Schon heute scheiden mehr Erwerbstätige aus Altersgründen aus dem Arbeitsmarkt aus, als dass junge Fachkräfte eintreten und die somit entstandenen Lücken füllen könnten.

Nun könnte man argumentieren, dass der durch den demografischen Wandel bedingte Rückgang von verfügbaren Fachkräften die Lösung dafür ist, dass durch die Digitalisierung mehr Arbeitsstellen wegfallen werden, als dass neue entstehen. Das ist aber zu kurz gedacht, denn: Mit der Digitalisierung werden sich auch die Berufsbilder und die Anforderungen an das benötigte Wissen und Können von Erwerbstätigen verändern. Wir kommen somit nicht umhin, uns laufend neue Kompetenzen während der Berufstätigkeit (und danach) anzueignen, was allgemein als



Regula Ruetz; Direktorin metrobasel

entsprechen. Anfang 2019 werden wir deshalb eine weitere Studie zu «Aging – Workforce KMU» mit Partnern erarbeiten. Im Fokus der Untersuchungen und Befragungen liegen bei dieser Studie nicht grosse Konzerne, sondern KMU und Verwaltungen. Mit der Studie soll untersucht werden, wie es uns gelingen kann, ältere Erwerbstätige in einer Zeit des Fachkräftemangels länger im Arbeitsmarkt zu halten. Gleichzeitig soll auch untersucht werden, welchen Einfluss die Digitalisierung auf die Erwerbstätigkeit von älteren Mitarbeitenden hat. Sicherlich werden lebenslanges Lernen, Flexibilität und Anpassung an neue Arbeitsmodelle und Arbeitsweisen, ein wichtiger Aspekt bleiben.

Im nächsten Jahr wird sich metrobasel zudem mit dem Thema «Datennutzung» befassen. Im Zentrum stehen dabei Fragen zur Datensouveränität und zu Chancen und Risiken bezüglich der Datennutzung: Wem gehören die Daten, wer entscheidet über deren Nutzung? Wie können und sollen Daten sinnvoll genutzt werden? Welche Datenregulierung braucht die Schweiz, um für die digitale Zukunft gerüstet zu sein? Als weiteres grosses Projekt werden wir die



«metrobasel App» zusammen mit Jermann Ingenieure + Geometer AG realisieren. Die App soll dreidimensional und interaktiv auf einer virtuellen Zeitreise

durch die Region führen. Gleichzeitig erhält man Informationen zur historischen, städtebaulichen und verkehrsbezogenen Entwicklung der Region und zu geplanten Grossprojekten oder Arealentwicklungen. Mit der App sollen verschiedene digitale Plattformen in einer Anwendung zusammengeführt oder verlinkt werden. Mehr dazu erfahren Sie aus unseren elektronischen Newsletters im 2019. (Visualisierung von Jermann einfügen)

Der bekannte «metrobasel comic» ist bereits zehn Jahre alt und hat immer noch Aktualität. Einige der Visionen wurden auf unterschiedliche Weisen verwirklicht, andere haben zu Veränderungen angeregt. metrobasel plant nun auch für das nächste Jahrzehnt Visionen und Impulse für unsere Region einzubringen und damit den öffentlichen Diskurs anzuregen. Deshalb starten wir im kommenden Jahr mit einem Nachfolgeprojekt: dem «metrobasel atlas». Darin soll aufgezeigt werden, was spezifisch ist für unsere Region, was die Region lebenswert und wirtschaftlich erfolgreich macht, wo ihre Stärken und Schwächen im nationalen und internationalen Vergleich liegen, was sie zusammenhält und insbesondere, wie sich die Region für die Zukunft weiterentwickeln könnte, um sowohl für die Bevölkerung als auch für die Wirtschaft attraktiv zu bleiben. Das **Basel Economic Forum BEF 2018** war

BASEL ECONOMIC FORUM | BEF

ein grosser Erfolg. Es freut uns natürlich, dass die Badische Zeitung das diesjährige BEF als das visionärste überhaupt bezeichnet hat. Das nächste BEF Basel Economic Forum 2019 findet wiederum im Monat November statt. Mehr dazu erfahren Sie aus unseren elektronischen Newsletters.

Auch im 2019 werden wir wieder gemeinsam mit den Kommunen die **metrobasel Wirtschaftsforen** in Lörrach/DE, im Fricktal/AG und in Binningen/BL veranstalten.

Wir freuen uns, wenn wir im kommenden Jahr wieder mit Ihrer Unterstützung und Ihrer Teilnahme an unseren Anlässen rechnen dürfen. Bis dann wünschen wir Ihnen frohe Festtage und einen guten Start in ein glückliches und erfolgreiches neues Jahr.

Regula Ruetz, Direktorin metrobasel



Medizin neu denken

Neue Wege in der Medizin

Bei Novartis gehen wir die grössten medizinischen Herausforderungen unserer Gesellschaft mit wissenschaftlicher Innovation an. Unsere Forscherinnen und Forscher treiben die Wissenschaft voran, um das Verständnis von Krankheiten zu vertiefen und neue Produkte zu entwickeln, die unerfüllte gesundheitliche Bedürfnisse befriedigen. Unsere Leidenschaft gilt der Erforschung neuer Methoden, um das Leben zu verbessern und zu verlängern.