

Vernetzung der Starken

Autor(en): Thomas Held
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 2007

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/34e91957-7f45-4f21-93a7-5c44e6e27a01>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Vernetzung der Starken

Die Achse Basel–Zürich als Kern des Stadtlands Schweiz

Thomas Held

Bei den eidgenössischen Wahlen 2007 hat gerade jene Partei triumphiert, die – bei aller Anstrengung ihrer Leute vor Ort – ungleich umfassender als alle anderen einen nationalen Wahlkampf führte. Bei der Themensetzung, der Werbebotschaft, beim Erscheinungsbild und nicht zuletzt bei der Personalisierung der Kampagne ging sie konsequent davon aus, dass die Schweiz – selbst über die Sprachgrenzen hinweg – ein einziger Ereignis- und Medienraum ist. In diesem Raum bestimmen das Fernsehen, die Sonntagspresse und neue News-Medien wie die Gratiszeitungen die Agenda. In diesem Raum werden politische Identitäten definiert und die «Brands» der Parteien gepflegt – oder eben auch nicht.

Dass trotz Bekenntnis zum föderalistischen Prinzip selbst die Politik diese neue Räumlichkeit anerkennt, zeigt erneut, wie sehr das «Stadtland Schweiz» wirtschaftlich, gesellschaftlich und auch kulturell zusammengewachsen ist. Treiber dieser Entwicklung sind natürlich nicht nur die klassischen Medien und das Internet, sondern auch das Wachstum der Metropolitanregionen über die Gemeinde-, ja weit über die Kantons-grenzen hinaus. Die grosse Mehrheit der Bevölkerung lebt in diesen Regionen als Pendler zwischen Arbeitsplatz, Wohnort und Freizeitziel. Diese Integration wiederum ist die Folge einer extrem dichten Verkehrsinfrastruktur – wintersichere Strassen bis zu jedem Hof, vor allem aber auch ein perfekt ausgebauter öffentlicher Verkehr fast bis ins letzte Tal. Die «S-Bahn Schweiz» ist bereits weitgehend Realität, und mit den geplanten Verkehrsverdichtungen und Verkehrsbeschleunigungen wird die Erreichbarkeit der Zentren noch einmal wesentlich verbessert. Dies gilt in erster Linie für die Metropolitanregion Zürich, zu einem gewissen Grad aber auch für die région métropolitaine Lémanique und den Bernerischen Städtekranz im Mittelland. Ironischerweise kommt der politische Druck für den Anschluss ans «Netz» weiterhin primär aus den Randregionen, die auf eigenständige Entwicklung, das heisst auf Investitionen und vor allem Arbeitsplätze hoffen. Wie gerade das Beispiel Lötschberg zeigt, ermöglicht die Reduktion der Fahrzeiten einerseits das Wegpendeln der Berufstätigen sowie der Jungen in Ausbildung, anderer-

seits aber auch das Zupendeln der städtischen Touristen und Zweitwohnungsbesitzer. Im Alltag verlieren Gemeinde- und Kantonsgrenzen immer stärker an Bedeutung.

Im Herbst 2007 hat der Bundesrat das Dossier «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) verabschiedet. Sieht man von der Lötschberg- und der Gotthardachse ab, ist die ausufernde Liste von regionalen, ja peripheren Begehren geprägt. Wie schon bei früheren Beschlüssen zum Fonds für den öffentlichen Verkehr (FinöV) führt das kantonale Lobbying automatisch zu Maximalprogrammen, deren Finanzierung und Wirtschaftlichkeit völlig offen sind. Zu kurz kommen bei diesem Kartell der lokalen Interessen bekanntermassen langfristige Investitionen in die internationalen Anschlüsse. Zu kurz kommen aber auch ausgerechnet jene Projekte, welche die Metropolitanregionen und damit die Schweiz im internationalen Standortwettbewerb am ehesten stärken würden. Dies betrifft die Verbindung zwischen Genf und Lausanne, aber auch jene zwischen Zürich und Basel, wo man auf eine wirkliche Schnellbahn wohl noch Generationen warten muss.

Die Metropolitanregionen Basel und Zürich tragen zusammen zu etwas mehr als der Hälfte des schweizerischen BIP bei. In Zürich und Basel residieren nicht nur die Mehrzahl der schweizerischen Global Player, die beiden Regionen verfügen zudem mit den Finanzdienstleistern und der Pharmaindustrie über Know-how-Cluster, die auch international in der obersten Liga mitspielen. Das Gleiche gilt für die bestehenden und entstehenden Hochschul-Campus und Science Citys. In beiden Zentren finden sich aufgrund der Kapitalakkumulation, aber auch aufgrund eines ausgeprägten Bürgersinns weltbekannte kulturelle Institutionen. Zwischen den beiden Flughäfen, obwohl unter grundsätzlich unterschiedlichen Randbedingungen operierend, sind erhebliche Synergien denkbar. Die Liste der gemeinsamen Stärken der beiden Regionen lässt sich fast beliebig fortsetzen.

Aus historischen und anderen Gründen sind solche Konstellationen mit zwei starken Akteuren durch mehr oder weniger freundliche Distanz, oft durch harte Konkurrenz und nicht selten auch durch Abneigung und Vorurteile gekennzeichnet. Ähnliche Rivalitäten wie zwischen Basel und Zürich finden sich auch bei anderen Städtepaaren wie Amsterdam–Rotterdam und Köln–Düsseldorf (die aber jeweils durch Verkehrswege und funktional eng verknüpft sind). Darüber zu klagen, wäre müssig, dennoch muss man zur Kenntnis nehmen, dass sich der internationale Standortwettbewerb in anderen als kantonalen Grössenordnungen abspielt. In Anbetracht der Konkurrenz in London oder gar in Übersee ist in Zukunft eine Palette von Kompetenzen und Spezialisierungen gefragt, die in den vergleichsweise kleinen, wenig verdichteten «Zentren» der Schweiz kaum angeboten werden können. Die schweizerische Antwort auf diese Herausforderung liegt in der Vernetzung, in den raschen Wegen, in einer überlegenen Infrastruktur. Wenn diese nicht nur auf der Höhe der Zeit bleiben, sondern auch für die Zukunft taugen soll, müsste in der nächsten Legislatur eigentlich der «Transrapid Basel – Zürich», in welcher technischen Umsetzung auch immer, zuoberst auf der nationalen Eisenbahn-Traktandenliste stehen.