

# metrobasel

## **Vision «metrobasel 2020»**

20. November 2006

Autoren: Eine Gruppe von rund 50 Personen verschiedenen Alters aus Politik, Zivilgesellschaft und Wirtschaft aus allen Gebieten von metrobasel in Zusammenarbeit mit BAK Basel Economics (siehe Anhang)

Rund 25 Unternehmen, Verbände, Vereine und Gebietskörperschaften (siehe Anhang) haben für das Projekt Vision «metrobasel 2020» das Patronat übernommen. Das Patronat hat das Projekt finanziert, begleitet und die rund 50 Autorinnen und Autoren in Zusammenarbeit mit BAK Basel Economics ausgewählt. Die Verantwortung für den vorliegenden Visionsbericht liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Der vorliegende Text wurde an der Autorensitzung vom 13. November 2006 in Basel verabschiedet.

1.	Zusammenfassung	2
2.	Warum eine Vision?	3
3.	Die Gesamtvision	7
	3.1 Die Vision	7
	3.2 Motto	8
4.	Die Vision im Einzelnen	9
	4.1 Bildung	9
	4.2 Wirtschaft	13
	4.3 Raum	16
	4.4 Gesellschaft	19
	4.5 Nachhaltigkeit	23
5.	Umsetzung der Vision	26
	5.1 Politik: Verbindlichkeiten schaffen	26
	5.2 Institutionelle Arrangements: Leadership gefragt	26
	5.3 Finanzierung	27
	5.4 Öffentlichkeit	28
	5.5 Quick wins	30
	5.6 Monitoring	31
6.	Schlusswort	32
	Anhang	33

Redaktion

BAK Basel Economics  
Güterstrasse 82  
4002 Basel

Tel. 061 279 97 00  
info@bakbasel.com  
www.bakbasel.com

# Vision «metrobasel 2020»

## 1. Zusammenfassung

metrobasel – das Basler Dreiland – soll für alle Menschen dieser trinationalen Metropolitanregion attraktiv sein. Attraktiv ist eine Region, wenn sie einen hohen Wohn- und Freizeitwert aufweist und zudem eine Vielzahl an interessanten und gut bezahlten Arbeitsstellen anbietet. Langfristig attraktiv kann eine Region aber nur sein, wenn sie wirtschaftlich dynamisch ist. Deshalb soll metrobasel nicht nur für die hier lebenden Menschen attraktiv sein, sondern auch für Unternehmen, damit sie sich in unserer Region dynamisch entwickeln wollen und auch können. International wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen werden über ein höheres Wachstum der Wertschöpfung von Unternehmen auch zu zusätzlichen Steuererträgen führen. Diese wiederum sind für die Finanzierung der für die Umsetzung der Vision nötigen Investitionen in Bildung, Forschung, Verkehr, Energie und Kultur erforderlich.

Die wichtigste Branche von metrobasel sind die Life Sciences. Sie zeichnen für rund drei Viertel der Exporte und rund drei Viertel des gesamten Wirtschaftswachstums der Region verantwortlich. So ist es sowohl im Interesse der Life Sciences Industrie wie auch der Menschen von metrobasel, dass die Rahmenbedingungen für eine gedeihliche Entwicklung dieser Branche günstig sind. Da gute Wirtschaftspolitik allen zugute kommt, profitieren auch Branchen, die andere Zielmärkte bedienen oder als Folge sich verändernder Nachfrage- und Technologietrends längerfristig wichtiger werden könnten.

metrobasel besteht aus unterschiedlichen Teilregionen. Im Laufe der Jahre hat sich aufgrund der unterschiedlichen nationalen Rahmenbedingungen eine Arbeitsteilung ergeben, von der alle Gebiete profitieren. Um den erstklassigen Wissens- und Werkplatz im internationalen Wettbewerb zu erhalten und weiter zu entwickeln, sind in Zukunft jedoch vermehrt gemeinsame Anstrengungen und koordiniertes Handeln aller Teilregionen notwendig.

Deshalb legen wir hiermit einen Vorschlag einer Vision vor, die alle wichtigen Aspekte der Zukunft konsistent umfassen soll. Die politischen Behörden aller Teilregionen von metrobasel sind aufgefordert, diesen Entwurf entgegenzunehmen und darauf aufbauend eine gemeinsame Vision zu entwickeln und zu verabschieden, die allen Behörden dieser Region als Leitlinie für die Zukunft dienen soll.

## 2. Warum eine Vision?

Den Führungskräften einer Unternehmung würde man wohl Vorwürfe machen, wenn sie keine Vision mit daraus abgeleiteten Strategien entwickelten und vorzeigen könnten. Wenn es aber um die Entwicklung eines Landes oder einer Region geht, gibt es kaum eine integrale Vorstellung über eine gewollte Zukunft und keine konsistente Strategie, wie diese Zukunft erreicht werden soll: Die Entwicklung einer Region ist die Summe der Entwicklungen in den Teilgebieten. Eine gemeinsame, längerfristige Planung und daraus resultierendes kohärentes Handeln schafft jedoch Mehrwert im Interesse der Menschen dieser Region.

Noch schwieriger wird eine solche Planung, wenn verschiedene Gebietskörperschaften – oder wie im Fall von metrobasel gar Gebiete in drei Ländern – zumindest teilweise einen gemeinsamen Wirtschafts- und Lebensraum bilden.

Wir sind uns bewusst, dass

- der weltweite Wettbewerb zwischen den Regionen immer härter wird: Neue Regionen, insbesondere Tieflohnregionen an der Peripherie Europas und in Ostasien, drängen in die Spitzenplätze der westeuropäischen und nordamerikanischen Wohlstandsregionen. Damit wird auch der Wettbewerb zwischen diesen immer stärker.
- wir unseren Wohlstandsvorsprung nur halten können, wenn wir unseren Innovationsvorsprung halten können: Die einzige produktive Antwort auf die Konkurrenz aus Niedriglohnregionen besteht in kontinuierlicher Produkt- und Prozessinnovation.
- Innovationen primär in Clustern erfolgen: Eine erfolgreiche Innovationstätigkeit setzt eine räumliche Konzentration von Unternehmen der gleichen sowie verwandter Branchen, Hochschulen und Forschungsinstituten voraus, wobei diese Cluster eine bestimmte minimale Grösse und räumliche Verdichtung aufweisen müssen.
- erfolgreiche Cluster meist in dynamischen Metropolitanregionen zu finden sind. Die notwendige Dichte und Breite eines Clusters sind aufgrund der sich daraus ergebenden minimalen Grösse im Regelfall nur in sog. Metropolitanregionen erfüllt.
- dynamische Metropolitanregionen gute Rahmenbedingungen für ihre Cluster bereitstellen: Grösse allein ist jedoch kein Garant für erfolgreiche und innovative Cluster. Der Life Sciences Cluster von metrobasel hat die Herausforderungen der letzten zehn Jahre primär als Folge von europaweit einzigartig guten Rahmenbedingungen wie ein gutes Life Sciences spezifisches regulatorisches Umfeld (Akzeptanz neuer Technologien, innovationsfreundliche Pharmazulassungs- und Preispolitik), liberale Arbeitsmarktregulierungen und eine international gesehen relative tiefe Steuerbelastung so gut gemeistert. (Diese guten Rahmenbedingungen gelten allerdings primär im Schweizer Teil von metrobasel.)
- in Branchen ausserhalb der Life Sciences die Rahmenbedingungen als Folge des immer noch bestehenden schweizerischen Protektionismus, insbesondere im Agrarbereich im deutschen und französischen Teil von metrobasel besser sind. Dies gilt insbesondere für den Einzelhandel, aber auch für einige Teile der verarbeitenden Industrie, der Dienstleistungen und des Gewerbes.

Die **Life Sciences** umfassen Forschung, Entwicklung und Produktion in folgenden Gebieten:

- Pharma: pharmazeutische Wirkstoffe, Medikamente und medizinische Diagnostika
- Agro: Saatgut, Dünger und Pflanzenschutzmittel
- Medtech: medizinische Apparate, chirurgische Geräte und orthopädische Erzeugnisse

Die Biotechnologie ist keine Branche, sondern eine Technologie, die insbesondere im Pharma-, aber auch im Agrobereich laufend an Bedeutung gewinnt.

Nicht zu den Life Sciences gehört das Gesundheitswesen (Spitäler etc.).

Bedeutung der Life Sciences für metrobasel (2004):

	metrobasel	Life Sciences	Anteil
Beschäftigung	478'000	27'800	5.8%
Wertschöpfung in Mrd. CHF	62.1	8.2	13.2%
Wertschöpfungs-Wachstum 2000-2004	1.7%	12.1%	74.1%

Die Life Sciences Industrie generiert rund drei Viertel des Wirtschaftswachstums der Region metrobasel. In keiner Region der Welt findet sich eine solche Kombination von sowohl hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung als auch Wachstumsdynamik (siehe metrobasel report 2005).

- die Fragmentierung unserer Region in einigen Bereichen die kritische Masse gefährdet. Die innere Zerschnittenheit durch Landes- und auf der Schweizer Seite zusätzlich Kantons Grenzen verhindert einen integrierten regionalen Binnenmarkt und macht die Bereitstellung und Finanzierung öffentlicher zentralörtlicher Leistungen sehr schwierig. In der Folge kann die kritische Masse der für wissensbasierte Branchen wie Life Sciences so wichtigen Grundlagenforschung im Hochschulbereich, aber auch im Spitalsektor nicht erreicht werden. Der Faktor «kritische Masse» spielt aber auch bei anderen zentralörtlichen Dienstleistungen eine wichtige Rolle, so bei allen typisch urbanen Unternehmensdienstleistungen und bei der Diversität des Kultur-, des Freizeit- sowie des Bildungsangebotes.
- die Reibungs- und damit Wohlstandsverluste einer mangelnden Koordination der planerischen Ausrichtung in unserer trinationalen Region besonders hoch sind: Da die Regulierungen in den Teilgebieten von metrobasel teilweise sehr verschieden sind, ergeben sich sehr unterschiedliche Entwicklungen, die sich zudem oft an den Grenzen orientieren. Solche Entwicklungen sind aus einer Gesamtsicht oft suboptimal.
- die heute absehbaren globalen Nachfrage- und Technologietrends, zumindest im Zeitraum der Vision bis 2020, für ein weiterhin überdurchschnittliches Wachstum der Life Sciences-Branche sprechen. Der Life Sciences Standort metrobasel wird – solange er die Qualität der Rahmenbedingungen im Sinne der Vision aufrecht erhält bzw. weiterentwickelt – von diesen Perspektiven profitieren.
- wir nicht ausschliessen können, dass sich die Weltmärkte und der technologische Fortschritt anders entwickeln könnten, als in dieser Vision unterstellt. Da eine gute Politik – wie sie diese Vision unterstellt – grundsätzlich auf eine hohe Innovationsfähigkeit der Wirtschaft als Ganzes abzielt, kommt die vorliegende Vision nicht nur den Life Sciences zugute. Eine sehr gute Ausbildung, erstklassige Hochschulforschung, liberale und innovationsfreundliche Regulierung der Produkte- und

Arbeitsmärkte sowie eine tiefe Steuer- und Abgabenbelastung sind wichtige Rahmenbedingungen für jede Zukunftsbranche.

Deshalb ist es ein Gebot der Stunde, über die Zukunft unserer Region nachzudenken, längerfristige Ziele zu formulieren und darüber nachzudenken, wie diese erreicht werden können. Deshalb haben wir uns zusammengefunden, um miteinander eine Vision für unsere gemeinsame Region zu entwickeln.

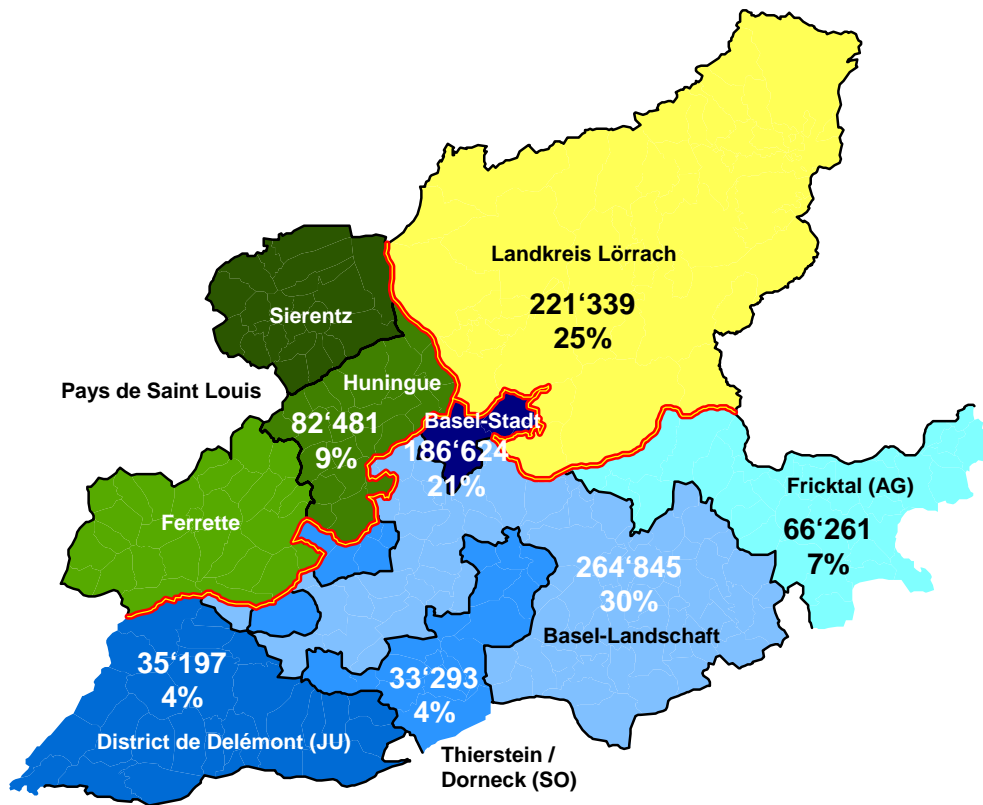
Damit eine Vision die notwendige Dynamik entwickeln kann, muss sie von den massgebenden Akteuren getragen werden. Anzustreben ist, dass letztlich die Menschen dieser Region gemeinsam eine klare Vorstellung davon entwickeln, wie die Region in 10 bis 20 Jahren aussehen soll. Als «VertreterInnen» der Menschen unserer Region haben wir – rund 50 VertreterInnen aus Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft aus allen Teilregionen von metrobasel – während eines halben Jahres (Frühjahr bis Herbst 2006) diese Vision zusammen erarbeitet. Zudem wurden EinwohnerInnen und VertreterInnen aus Wirtschaft und Gesellschaft in Basel-Stadt, in Lörrach, in St. Louis und im ländlichen Gebiet des Kantons Basel-Landschaft mit vier sogenannten «Grossgruppengesprächen» einbezogen.

Im Weiteren hat die im Mai 2006 gegründete Bürgerinitiative «metrobasel initiative» öffentliche Gesprächsrunden in ihren Arbeitskreisen Partnerschaft, Bildung und Universität, Bevölkerung und Lebensraum, Life Sciences und Kultur durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Gespräche sind in den vorliegenden Bericht eingeflossen. Die Strategien und Projekte, die im Rahmen dieser Vision entwickelt werden, verstehen sich als Vorschlag zu Händen der Menschen unserer Metropolitanregion, beziehungsweise ihrer gewählten Vertreter in Legislativen und Exekutiven.

Eine Metropolitanregion wird als das Territorium definiert, das sich aus einem Oberzentrum mit Subzentren und Vorortsbereichen (= urbane Agglomeration) zuzüglich der ländlichen Einzugsgebieten ergibt. Eine Metropolitanregion muss eine bestimmte Minimalgrösse aufweisen. Metrex, die Organisation der europäischen Metropolitanregionen, definiert eine solche Minimalgrösse mit 500'000 Einwohnern. Die trinationale Region metrobasel zählt zurzeit rund 900'000 Einwohner und erfüllt somit das Kriterium von Metrex. Der Karte kann entnommen werden, welche Teilgebiete zu metrobasel<sup>1</sup> gehören und wieviele Einwohner (mit Anteil an der Gesamtbevölkerung) diese zählen:

---

<sup>1</sup> Die Abgrenzung und Zuteilung der Teilgebiete von metrobasel erfolgte im Hinblick auf den ersten «metrobasel report» vom 9. November 2005 auf der Basis von Pendlerströmen.



«metrobasel» wurde im Jahre 2005 von BAK Basel Economics ins Leben gerufen. Es bezeichnet zum einen das Territorium einer trinationalen Region, zum anderen ist es eine Dachmarke für Projekte, die sich für eine Stärkung dieser trinationalen Metropolitanregion einsetzen.

### 3. Die Gesamtvision

Eine Vision beschreibt einen in der Zukunft **wünschbaren Zustand**. Dieser wird im Folgenden für metrobasel im Jahr 2020 wiedergegeben:

#### 3.1 Die Vision

##### **metrobasel – im Herzen Europas – offen für die Welt**

metrobasel ist die Gemeinschaft aller Menschen, die im Basler Dreiland leben, wohnen und arbeiten. Sie gestalten zusammen ihre Zukunft im Herzen Europas mit dem Ziel, den erstklassigen Wissens- und Werkplatz zu erhalten und weiter zu Weltrang zu entwickeln. Den Schwerpunkt bildet der Bereich Life Sciences, eng verknüpft mit Spitzenleistungen in Kultur, Sozialem, Energie und Umwelt.

Daraus lassen sich fünf Teilvisionen ableiten:

##### **metrobasel – lernen und unternehmen fürs Leben und die Welt**

metrobasel verfügt über ein sehr gutes Bildungssystem, vom Vorschulalter über die Hochschulen zum lebenslangen Lernen und Unternehmen: Alle haben die Möglichkeit, ihre Talente zu entwickeln. Wissen und Können sind die Lebensadern der Region: Beste Talente wollen hier leben. Vielfalt und Kreativität von Entrepreneurship in allen Bereichen sind die Triebfedern für Innovation und Dynamik. Besonders in den Life Sciences liegt unsere Region bezüglich Forschung und Entwicklung an der Weltspitze.

##### **metrobasel – ein weltweit führender Life Sciences Standort**

metrobasel ist einer der führenden Life Sciences Standorte der Welt, sowohl bezüglich Wertschöpfung von hier ansässigen als auch neu gegründeter und angesiedelter Firmen aller Grössenordnungen und verschiedenster Disziplinen. Seine grosse Vielfalt umfasst auch eine hoch stehende medizinische Versorgung. Das starke Wachstum der Life Sciences zieht Dienstleistungsunternehmen verschiedenster Branchen an und stimuliert die gesamte regionale Wirtschaft. Die innovationsfreundlichen Rahmenbedingungen machen metrobasel auch für Branchen ausserhalb der Life Sciences attraktiv.

##### **metrobasel – ein weltweit einzigartiger Raum des Wohnens, Erlebens und der Kultur**

metrobasel ist eine weltoffene Region mit hoher Lebensqualität. Der Rhein ist die verbindende Lebensader. metrobasel ist in seiner Art ein weltweit einzigartiges und gemessen an der Bevölkerungszahl einmaliges, vibrierendes Zentrum mit hoher Dichte und Qualität sowohl für Kultur, Architektur, Forschung und Bildung als auch für modernes Wohnen. Es gibt Raum für Stille und Raum für Lärm. Das Zentrum der Region ist urban und lebendig, der Erholungsraum nah und leicht zugänglich. Die Region verfügt über ein leistungsfähiges S-Bahnsystem und ist dank kurzer Wege überschaubar: Sie bietet höchste Vielfalt auf kleinstem Raum.

##### **metrobasel – weltoffen, grenzüberschreitend und solidarisch in allen Lebensbereichen**

metrobasel ist offen und solidarisch und entwickelt so seine humanistische Tradition in die Zukunft. Probleme in der Region werden gemeinsam grenzüberschreitend gelöst. Die politischen Grenzen sind kaum spürbar. Die Menschen in der Region nehmen metrobasel



als *eine* und *ihre* Region wahr. Chancenvielfalt ist gelebte Realität, vor allem dank eines qualitativ hoch stehenden und durchlässigen Bildungssystems und aussergewöhnlich familienfreundlicher Rahmenbedingungen. Soziale Probleme werden früh, präventiv, kreativ und professionell angepackt. Integration und Toleranz gegenüber Zuwanderern sind eine Realität. Die Arbeitslosenquote ist für einheimische und ausländische Problemgruppen tief. Resultat ist auch eine weit überdurchschnittliche Sicherheit und Lebensfreude.

### **metrobasel – gelebte Nachhaltigkeit – ein Beispiel für die Welt**

metrobasel schafft gute Voraussetzungen für die nächsten Generationen. Im Verkehrs- und Energiebereich sind umweltfreundliche und ressourceneffiziente Infrastrukturen erstellt. Die Nutzung von ÖV und Langsamverkehr ist überdurchschnittlich. Beim Verbrauch nicht erneuerbarer Energien und beim ökologischen Fussabdruck<sup>2</sup> gehören wir zu den besten im OECD-Raum. Die öffentlichen Haushalte sind nachhaltig.

## **3.2 Motto**

Da die Kommunikation für eine erfolgreiche Realisierung der Vision 2020 essentiell ist, ist es sinnvoll, wenn die Vision unter einem «Motto» steht, das die Vision gleichsam zusammenfasst und leitet.

Zunächst muss jedoch klar sein, an wen sich ein solches Motto richtet. Die Antwort lautet: an die Menschen unserer Region. Es handelt sich also nicht um einen Werbeslogan für die Vermarktung unserer Region in der Welt. Aus verschiedenen Vorschlägen schwang schliesslich **«im Herzen Europas – offen für die Welt»** obenaus. Klingt beim «Herzen Europas» die zentrale Lage, die emotionale Seite und die Verbindung zu Life Sciences und Kultur an, zeigt die «Weltoffenheit» unsere enge Verbindung mit der Welt und unsere Bereitschaft auf, neue Ideen und andere Menschen aus der ganzen Welt wohlwollend aufzunehmen.

---

<sup>2</sup> Siehe auch [www.footprintnetwork.org](http://www.footprintnetwork.org)

## 4. Die Vision im Einzelnen

Nachstehend wird die Vision nach Themenbereichen geordnet im Detail vorgestellt. Pro Bereich wird zunächst kurz die **Ausgangslage** des Jahres 2006 mit ihren Stärken und Schwächen dargelegt. Daran schliessen sich **übergeordnete Ziele** im Sinne einer Beschreibung eines idealen Endzustandes an. Diese Ziele sollen mittels verschiedener **strategischer Stossrichtungen** (oder Strategien) erreicht werden. Schliesslich werden **mögliche konkrete Projekte** genannt, die dazu beitragen können, im Rahmen der Strategien die übergeordneten Ziele zu erreichen. Die Auswahl und die Finanzierung der Projekte soll durch die Exekutiven/Parlamente bzw. das Volk festgelegt werden.

Damit in den nächsten Jahren der Fortschritt in Richtung der anvisierten Ziele aufgezeigt werden kann, sollen nach Möglichkeit für alle Ziele und Strategien messbare Indikatoren definiert werden. Diese Indikatoren sollen künftig jährlich erhoben und im Rahmen des «metrobasel monitors» publiziert werden.

### 4.1 Bildung

#### **metrobasel – lernen und unternehmen fürs Leben und die Welt**

metrobasel verfügt über ein sehr gutes Bildungssystem, vom Vorschulalter über die Hochschulen zum lebenslangen Lernen und Unternehmen: Alle haben die Möglichkeit, ihre Talente zu entwickeln. Wissen und Können sind die Lebensadern der Region: Beste Talente wollen hier leben. Vielfalt und Kreativität von Entrepreneurship in allen Bereichen sind die Triebfedern für Innovation und Dynamik. Besonders in den Life Sciences liegt unsere Region bezüglich Forschung und Entwicklung an der Weltspitze.

#### **Ausgangslage:**

Wir sind überzeugt, dass

- eine gute Bildung die Basis des Wohlstands unserer Region ist,
- unsere Region überdurchschnittlich viele gut ausgebildete Menschen braucht,
- die Mehrsprachigkeit Herausforderung und Chance ist,
- ein leistungsorientiertes Bildungssystem mit starken Kontrollmechanismen bei hoher Durchlässigkeit auch zu Chancengleichheit und –vielfalt führt.

Wir sind uns bewusst, dass

- die Forschung in einigen Teilgebieten der Life Sciences an der Weltspitze mithalten kann,
- die aktuelle Diskussion der Schweizer und europäischen Bildungslandschaft eine Chance darstellt, Fortschritte auf allen Bildungsstufen zu erzielen.

Wir sind uns aber auch bewusst, dass

- die PISA-Studien Schwächen unserer Schulsysteme aufgedeckt haben,
- die Universität Basel sich laufend verbessert und zu den Besten Kontinentaleuropas gehört, weltweit es aber erst auf den 80. Rang geschafft hat,
- wir teilweise noch weit von wirklicher Chancengleichheit entfernt sind,
- faktische Mehrsprachigkeit (deutsch und französisch, allenfalls plus englisch) an den Schulen kaum existiert.

### Übergeordnete Ziele für metrobasel:

- Das allgemeine Bildungsniveau gehört in allen Bevölkerungsschichten zu den höchsten auf der Welt.
- Unser Bildungssystem ist qualitativ hoch stehend.
- Unser Bildungssystem ist durchlässig.
- In den für Life Sciences relevanten Disziplinen liegen wir in Lehre und Forschung weltweit in den Top Ten.
- Chancenvielfalt ist gelebte Realität.
- Die Erwachsenenbildung ist in allen sozialen Schichten eine Selbstverständlichkeit.

### Indikatoren (je mit Zielgrösse):

- Abschneiden in PISA-Studien: überdurchschnittlich und steigend
- Jugendarbeitslosenquote: relativ tief und abnehmend
- Differenz bei PISA und Arbeitslosigkeit zwischen Ansässigen und Migranten: gering
- Tertiärausbildung: Anzahl der jährlichen Abschlüsse: steigend
- Tertiärausbildung: Anteil an den Erwerbstätigen: steigend
- Öffentliche und private Forschungs- und Entwicklungsausgaben, Anteil am BIP: steigend
- Shanghai-Index: Universität Basel insgesamt unter den 30 besten, in den Life Sciences in den Top Ten

### Strategische Stossrichtungen:

**A) Potenzialansatz im Bildungsbereich einführen:** Heute werden die Kinder weitgehend ihrem Alter entsprechend ausgebildet: ab 3, 4 oder 5 im Kindergarten, ab 6 oder 7 in der Primarschule. Der Lehrplan schreibt vor, was alle Kinder in welchem Alter lernen müssen. Dadurch werden viele Kinder überfordert, andere unterfordert (oft die gleichen, aber in einem anderen Lernbereich), wieder andere Fähigkeiten werden gar nicht angesprochen und liegen brach. Wenn Humankapital unser wichtigster, aber knapper Rohstoff ist, dann müssen wir effizienter mit ihm umgehen. Der Potenzialansatz versucht, das Potenzial, das in jedem Kind steckt, proaktiv zu wecken und zu fördern. Wenn mit dieser Suche erst im Alter von etwa 6 Jahren und im Rahmen eines festen Lehrplans begonnen wird, ist es oft zu spät. Bildung beginnt vielmehr bereits im Alter von etwa 2 Jahren. Dazu braucht es Ganztagesstrukturen, wie sie z.B. in Frankreich bereits weitgehend bestehen (école maternelle). Der Übergang von der Kinderkrippe über den Kindergarten in die Primarschule ist individuell (spätestens aber mit 7 Jahren). Schulen fördern und fordern. Es gibt regelmässige, altersgerechte Leistungskontrollen. Das frühe Einschulen in Ganztagesstrukturen ist wesentlich für die soziale Kompetenz der Kinder und die wirtschaftliche Stabilität von Familien. Es fördert auch die Integration (sprachlich, kulturell) und die Chancengleichheit von Migrantenkindern und von einheimischen Kindern bildungsferner Familien.

**B) Bildungsoffensive starten:** Das Bildungssystem führt heute nur zu mittelmässigen Ergebnissen. Deshalb müssen die Anstrengungen deutlich erhöht werden. Die Einführung des Potenzialansatzes, verbunden mit der wesentlich früheren Erfassung aller Kinder, wird einen Beitrag zu besseren Ergebnissen leisten. Wichtig scheint uns auch, dass auf allen Ebenen ein gesunder Wettbewerb herrscht, der auf die Realität des Erwachsenenlebens vorbereitet. Was im (Schul-)Sport selbstverständlich ist, nämlich dass Leistung etwas Positives ist, das motiviert und erfreut, und dass es Leistungsgruppen gibt, scheint in

vielen anderen Belangen verpönt. Dank Potenzialansatz und vertikaler Durchlässigkeit des Systems soll es möglich sein, dass jedes Kind Lern- und Leistungserfolge erleben kann. Das Bildungssystem schafft heute zum Teil zu wenig Anreize: Bildungsleistungen müssen sich sowohl für die Lehrenden als auch für die Lernenden lohnen. Dies ist insbesondere im Hochschulbereich relevant. Damit wir die besten Talente nach metrobasel bringen und die erfolgreichsten Forscher in unserer Region haben, müssen die Anreizstrukturen verbessert werden. Dazu müssen wir auch mit offenen Ohren in die Welt hinaushorchen und stets versuchen, für diese Menschen attraktiv zu sein. Dies betrifft die Ebene der Individuen (Studenten, Dozenten, Forscher) als auch der Institutionen.

Eine Bildungsoffensive kostet auch Geld. Insbesondere der Potenzialansatz verursacht zu Beginn (im Sinne einer Investition) zusätzliche Kosten. Höhere Erträge dank eines höheren Bildungsniveaus und tiefere Kosten für spätere «Korrekturmassnahmen» (Integration, Jugendarbeitslosigkeit, etc.) führen jedoch längerfristig kaum zu einer höheren Belastung der öffentlichen Haushalte. Zusätzliche Aufwendungen im Hochschulbereich steigern das Innovationspotenzial und tragen zu höherem Wachstum (und längerfristig höheren Steuereinnahmen) bei.

### **Mögliche Projekte umfassen:**

Zum Thema **Schule und Bildung** (Alter 0 bis 19):

- Umfassende Angebote für Tagesstrukturen für Kinder ab 3 Monaten bis zum Ende der Schulzeit schaffen.
- Die Tagesstrukturen mit dem Bildungsauftrag verknüpfen. Dies bezieht sich auch auf die Altersgruppe von 2 bis 6 Jahren (sog. Educare: Tagesstrukturen sind also keine Hütedienste). Der Übergang von der Kinderkrippe über den Kindergarten in die Primarschule ist individuell.
- Für die Tagesstrukturen Minimalstandards für die Region formulieren. Wer im Gebiet von metrobasel ansässig wird, kann auf diese Standards zählen. Die definierten Standards können zusammen mit einem «Tagesschulmonitoring» im Internet publiziert werden, was Transparenz über das Angebot herstellt. (Für potenzielle Zuzüger wären das interessante Informationen; für die Gemeinwesen wäre dies ein Ansporn, vorne mitzuwirken.)
- Die Durchlässigkeit des Schulsystems erhöhen, sowohl horizontal (mehr Wahlfreiheit und Wettbewerb zwischen verschiedenen Angeboten) als auch vertikal (bei besonders guten oder schlechten Leistungen).
- Die Kinder in den Schulen fördern und fordern. Es gibt keinen Bildungsauftrag ohne Leistungsforderung. Grundkompetenzen müssen eingefordert werden.
- Die Schüler beim Übertritt von der Schule in die Lehre, ins Berufsleben systematisch unterstützen.
- Qualitätsmanagement an allen Schulen einführen.
- Die Schulsysteme der Region harmonisieren.
- Schulabschlüsse vergleichbar machen, Zertifikate (international) anerkennen.
- Die Weiterbildung der Lehrkräfte in der Region gemeinsam durchführen.
- Fremdsprachige Schulen (insbesondere englischsprachige International Schools) fördern.
- Ab Kindergarten zweisprachig (oder gar dreisprachig d/f/e) unterrichten. Am einfachsten ist Immersion durch den Austausch von Lehrkräften.
- Die Trikulturalität und Mehrsprachigkeit der Region fördern, z.B. grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf der Ebene der Schulhäuser. (Dies ist möglich, da die

operative Leitung immer stärker an die Schulhäuser delegiert wird. Das Interreg IIIa-Projekt TRISCHOLA ist ein Anfang.)

- Trinationale Events für Schüler organisieren: Schulprojekte, Jungbürgerfeiern, etc.
- Ein trinationales Schüleraustauschprogramm institutionalisieren.
- Eine «Summer school» auf allen Stufen einführen: Während der unterrichtsfreien Zeit können in den Schulhäusern der Region Angebote in drei Sprachen gemacht werden. Kinder und Jugendliche mit gleichen Interessen besuchen gemeinsam thematische Sommerkurse und verwenden Deutsch, Französisch und Englisch als Arbeitssprachen. (Zeit, Infrastruktur und kompetente Anbieter sowie interessierte Schülerinnen und Schüler stehen bereit. Es gilt nun, den Standortvorteil der Region zu nutzen.)

#### Zum Thema **Hochschulen:**

- Einen Hochschul-Campus errichten, auf dem möglichst viele Institute der Universität Basel und anderer Hochschulen der Region auf relativ engem Raum physisch beieinander stehen. Neue Institutionen wie das ETH-Institut für Systembiologie ziehen ebenfalls in diesen Campus und betreiben Lehre und Forschung auf höchstem Niveau. Dieser Campus könnte sich vom Petersplatz bis zur Dreirosenbrücke erstrecken. Denkbar wären ein «Knoten Petersplatz» als Kultur-Campus (schwergewichtig die philosophisch-historische und die theologische Fakultät der Universität), ein Knoten Schällemätteli als Life Sciences-Campus (schwergewichtig die medizinische und die philosophisch-naturwissenschaftliche Fakultät) und ein Knoten Volta als Industrie-Campus (schwergewichtig die wirtschaftswissenschaftliche und die juristische Fakultät).

#### Einige ergänzende Bemerkungen zum Projekt Campus:

- Basel steht (trotz Kooperationen und Austausch) in einer Konkurrenzsituation mit (u.a.) Zürich, Freiburg und Strassburg. Wenn wir uns langfristig behaupten und die Universität Basel zu den weltweit besten gehören soll, braucht es einen deutlichen Schritt.
- Die räumliche Nähe der Institute führt über eine Intensivierung der persönlichen Kontakte zu noch besseren Ergebnissen in Lehre und Forschung. Es braucht die räumliche Nähe, damit eine Mischung aus Zusammenarbeit und Konkurrenz entstehen kann, die auf breiter Front Spitzenergebnisse generiert (Profil und Qualität).
- Sekundär ist vorerst, wo dieser Campus geographisch genau angesiedelt wird.
- Es braucht jedoch bald einen Masterplan, damit Räume (Landreserven) für den Campus ausgeschieden und die Verkehrsanbindungen geplant werden können.
- Es braucht vermutlich auch einen Masterplan, der aufzeigt, (etwa) wann (etwa) wer in den Campus einzieht.
- Die metropolitane Hochschullandschaft von metrobasel muss nicht zwingend an einem Ort (in *einem* Campus) zentralisiert werden; denkbar ist auch eine räumliche Verdichtung an verschiedenen, physisch gut vernetzten Orten.
- Besonders wichtig ist die räumliche Nähe für verwandte Gebiete, also beispielsweise innerhalb der Schwerpunktbereiche Life Sciences oder Kulturwissenschaften.
- Zusätzlich trägt auch die weitere Vernetzung mit anderen Hochschulen und Forschungsinstitutionen und die Intensivierung des Dialogs zu einer Optimierung unserer Stärken bei.

- Ein Erfolg der Hochschulen ist langfristig nur möglich, wenn sie vermehrt Autonomie (nicht nur formale Selbständigkeit, sondern Unabhängigkeit von der Tagespolitik) erlangen und deutlich mehr Drittmittel akquirieren können und dürfen.

Weitere mögliche Projekte im Hochschulbereich umfassen:

- Die Politik aller drei Länder überzeugen, dass die Bildungsausgaben jedes Jahr real deutlich erhöht werden müssen.
- Die Attraktivität aller Hochschulen der Region steigern. Dadurch steigt die Zahl der Studierenden, was auch zu einer Senkung des Durchschnittsalters der Bevölkerung führt. Wenn es metrobasel zudem gelingt, in vielerlei Hinsicht attraktiv zu sein, werden viele fürs Studium hierher zugezogene Studienabgänger in der Region bleiben.
- Die Zusammenarbeit zwischen den Hochschulen der Region ausbauen (z.B. weitere trinationale Studiengänge).
- Die Universität Basel zu einer Universität für ganz metrobasel aufwerten: Der Landkreis Lörrach (resp. das Land Baden-Württemberg) und das Pays de St. Louis (resp. der französische Staat) beteiligen sich an der Universität und schicken ihre Studenten dahin.
- Schwerpunkte definieren und fördern, bei denen ein Mithalten an der Weltspitze realistisch ist, um den Ruf der Region Basel in der Welt weiter zu stärken.
- Energieforschung fördern. Dies kann die nachhaltige Energieerzeugung wie auch den effizienten Energieverbrauch betreffen.
- «metrobasel Institute of Technology, MIT» mit zukunftsweisenden Technologien als global wahrgenommener Marke schaffen und verankern.
- Ein Arzneimittelsicherheitszentrum als Institut der Universität Basel in Lörrach errichten.
- Eine trinationale und trilinguale (d/f/e) «Summer school» auf dem Campus abhalten.
- Einen trinationalen «metrobasel learning award» einsetzen für alle Institutionen, welche sich mit Ausbildungsfragen beschäftigen.

## 4.2 Wirtschaft

### **metrobasel – ein weltweit führender Life Sciences Standort**

metrobasel ist einer der führenden Life Sciences Standorte der Welt, sowohl bezüglich Wertschöpfung von hier ansässigen als auch neu gegründeter und angesiedelter Firmen aller Größenordnungen und verschiedenster Disziplinen. Seine grosse Vielfalt umfasst auch eine hoch stehende medizinische Versorgung. Das starke Wachstum der Life Sciences zieht Dienstleistungsunternehmen verschiedenster Branchen an und stimuliert die gesamte regionale Wirtschaft. Die innovationsfreundlichen Rahmenbedingungen machen metrobasel auch für Branchen ausserhalb der Life Sciences attraktiv.

### **Ausgangslage:**

Wir sind überzeugt, dass

- eine gute Bildung die Basis für eine erfolgreiche Wirtschaft ist,
- gute Rahmenbedingungen für die Wirtschaft essentiell sind,
- ein gutes Branchenportfolio zu überdurchschnittlicher Dynamik führen kann.

Wir sind uns bewusst, dass

- der Wohlstand unserer Region (gemessen am realen BIP oder BSP pro Kopf der Bevölkerung) im internationalen Vergleich sehr hoch liegt,
- die Life Sciences das Rückgrat unserer regionalen Wirtschaft darstellen,
- die Dynamik der Life Sciences in den letzten Jahren sehr erfreulich ist.

Wir sind uns aber auch bewusst, dass

- die Dynamik der Gesamtwirtschaft nur im internationalen Mittelfeld liegt,
- die deutschen und französischen Teile unserer Region bezüglich Wirtschaftsleistung schwächer als die Nordwestschweiz dastehen, deswegen aber nicht minder wichtig für den Erfolg der Gesamtregion sind,
- unser Verkehrssystem Schwachstellen aufweist (ineffizient ist).

### **Übergeordnete Ziele für metrobasel:**

- Unser Wohlstandsniveau ist sehr hoch.
- Wir sind der führende, vielfältigste und kompletteste Life Sciences Standort der Welt.
- Es gibt eine breite Palette an weiteren florierenden Exportbranchen im sekundären und tertiären Sektor.
- Die interregionale Erreichbarkeit von metrobasel ist sehr gut.
- Die intraregionale Verkehrssituation gehört zu den besten der Welt.

Indikatoren (je mit Zielgrösse):

- BSP pro Kopf der Bevölkerung: weltweit in den Top Ten
- Reale Kaufkraft (BSP pro Kopf der Bevölkerung/Lebenshaltungskosten): weltweit in den Top Ten
- Wertschöpfung in den Life Sciences: Volumen weltweit in den Top Five und überdurchschnittliches Wachstum
- Regulierungsdichte auf den Produktemärkten: absolute und relative Reduktion
- Regulierungsdichte auf den Arbeitsmärkten: absolute und relative Reduktion
- Steuerbelastung von (hoch qualifizierten) Individuen: Reduktion
- Steuerbelastung von Unternehmen: Reduktion
- Life Sciences spezifisches regulatorisches Umfeld: Verbesserung (insb. in D und F)
- Durchschnittliche Pendlerzeit: Reduktion (bei gegebener Distanz)
- Zeit vom Geschäftszentrum an den Flughafen: Reduktion
- Anzahl Stunden, die im Stau verbracht werden: abnehmend
- Anzahl Haltestellen (S-Bahn Netz): steigend
- Internationale Erreichbarkeit: Verbesserung der relativen Position

### **Strategische Stossrichtungen:**

**A) Rahmenbedingungen pflegen:** Die Rahmenbedingungen für unsere Wirtschaft zählen heute zu den besten auf der Welt. Dies trifft – mit Abstrichen bei der Regulierungsdichte auf verschiedenen Produktmärkten – zumindest auf den Schweizer Teil unserer Region zu. Im deutschen und französischen sind die Rahmenbedingungen jedoch in vielen Bereichen schwieriger: Dies betrifft insbesondere die hohe Regulierungsdichte auf dem Arbeitsmarkt und die hohe Steuer- und Sozialabgabenbelastung. Umgekehrt sind einige Produktmarktregulierungen, insbesondere im Agrarbereich, im deutschen und französischen Teil von metrobasel liberaler.

Die Strategie zielt also darauf, die absolute und auch relative (im internationalen Vergleich) Position der Qualität unserer wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mindestens zu halten.

Dies betrifft einerseits die Regulierungsdichte und andererseits die Steuerbelastung. Wünschenswert wäre insbesondere eine Verbesserung in den deutschen und französischen Teilgebieten, damit nicht nur die Zahl der Grenzgänger weiter ansteigt, sondern vermehrt auch dort Arbeitsplätze geschaffen werden. Zu guten Rahmenbedingungen gehören auch eine gebildete Bevölkerung und die Verfügbarkeit von hoch qualifizierten Arbeitskräften.

**B) Verkehrswesen optimieren:** Das Verkehrswesen stellt für alle grösseren Städte der Welt eine grosse Herausforderung dar, da es enorme Kosten verursacht: Infrastrukturkosten für die öffentliche Hand, Zeitkosten für alle Nutzer (insbesondere im Stau), Umweltkosten für Dritte (z.B. Lärm und CO<sub>2</sub>-Emissionen). Umgekehrt ist es für einen Standort von Bedeutung, wie lange ein leitender Angestellter für seinen täglichen Arbeitsweg braucht, oder wie lange es dauert, bis ein Container mit hochwertiger Exportware von der Fabrik im Flugzeug ist.

Die Strategie zielt deshalb auf eine effiziente Mobilität, bei der das Verhältnis des Nutzens hoher Mobilität und der daraus entstehenden Kosten optimiert wird. Dies bedingt einerseits effiziente Verkehrswege für verschiedene intra- und interregionale Mobilitätsarten: Wege, Strassen, Schienen, Wasserstrassen und Luftstrassen. Erwähnt sei besonders der Ausbau der Nord-Süd Bahnachse für Personen und Güter bezüglich Kapazität und Geschwindigkeit sowie die direkte Erschliessung des Zentrums aus den Wohngebieten der Region mittels S-Bahn (Herzstück). Andererseits braucht es auch effiziente Schnittstellen im Transport von Personen und Gütern; dazu gehören Bahnhöfe, Rheinhäfen, der Flughafen, Containerterminals etc. Das Verkehrswesen hat auch Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung (Abschnitt 4.3) sowie die Nachhaltigkeit (Abschnitt 4.5).

Weder zum Thema Life Sciences noch zu anderen wichtigen Branchen (wie Logistik, Kultur & Messen oder Investitionsgüter) gibt es eine spezielle Strategie, obwohl zum Beispiel die Verhinderung einer Abwanderung der Life Sciences ein äusserst wichtiges Ziel ist. Wir sind indessen überzeugt, dass die Kombination aus hohem Bildungs- und Forschungsniveau, liberaler Regulierung, moderater Steuerbelastung, effizientem Verkehrssystem und hoher Lebensqualität das notwendige Umfeld schafft, in dem sich die Schlüsselindustrien in all ihren Schattierungen gedeihlich weiterentwickeln können. Somit sind praktisch alle in dieser Vision aufgezeigten Strategien direkt oder indirekt auch den Schlüsselindustrien förderlich.

### **Mögliche Projekte umfassen:**

- Bildungsprojekte: siehe 4.1
- Die Vernetzung im Bereich Forschung und Entwicklung fördern.
- Einen Technopark für die Life Sciences einrichten.
- Technologietransfers und die Kommerzialisierung neuer Technologien/Produkte unterstützen.
- Eine gemeinsame trinationale Wirtschaftsförderung organisieren.
- Ein gemeinsames trinationales Standortmarketing organisieren.
- Einen mehrsprachigen Helpdesk bei den öffentlichen Verwaltungen für fremdsprachige Zuwanderer organisieren (one stop shop).
- Einen gemeinsamen Auftritt der Region in der Welt institutionalisieren.
- Eine PR-Strategie oder Lobbying-Strategie für unsere Region entwickeln (partiell auch zusammen mit anderen, z.B. Zürich oder Oberrhein).



- In der Aussendarstellung unserer Region betonen, dass sich 3 Kulturen auf einem Gebiet treffen (bezüglich Sprache, Kunst, Gastronomie, Bildung etc.).
- Basel einen Platz auf der internationalen Metropolenlandkarte geben (z.B. in allen wichtigen Ratings erfassen lassen).
- Eine gezielte Image-Förderung und Talentanwerbung einrichten.
- Stellenmarkt für die Region metrobasel errichten: Internetportal, Beilage in Zeitungen.
- Den bestehenden Innovationspreis beider Basel zu einem trinationalen Innovationspreis aufwerten.
- Mindestens eine zusätzliche Weltmesse (optimalerweise im Bereich Kultur, Bildung oder Life Sciences) nach metrobasel holen.
- Verkehrsprojekte: siehe 4.3.

### 4.3 Raum

#### **metrobasel – ein weltweit einzigartiger Raum des Wohnens, Erlebens und der Kultur**

metrobasel ist eine weltoffene Region mit hoher Lebensqualität. Der Rhein ist die verbindende Lebensader. metrobasel ist in seiner Art ein weltweit einzigartiges und gemessen an der Bevölkerungszahl einmaliges, vibrierendes Zentrum mit hoher Dichte und Qualität sowohl für Kultur, Architektur, Forschung und Bildung als auch für modernes Wohnen. Es gibt Raum für Stille und Raum für Lärm. Das Zentrum der Region ist urban und lebendig, der Erholungsraum nah und leicht zugänglich. Die Region verfügt über ein leistungsfähiges S-Bahnsystem und ist dank kurzer Wege überschaubar: Sie bietet höchste Vielfalt auf kleinstem Raum.

#### **Ausgangslage:**

Wir sind überzeugt, dass

- Wohnen, Verkehr, Kultur und Freizeit wichtige Faktoren für die Lebensqualität einer Region sind,
- die Stadt Basel als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum der Motor unserer Region ist und sein muss.

Wir sind uns bewusst, dass

- unsere Region vom Klima und von der Landschaft her begünstigt ist,
- die Lage am Dreiländereck (sprachlich, politisch, kulturell) eine Chance ist, die wir nutzen können,
- die Innenstadt Basels durch ihre historischen Bauten ein einzigartiges Ambiente aufweist und ein Aushängeschild der ganzen Region metrobasel bildet,
- wir über eine inhaltlich und geografisch breit diversifizierte Kulturszene verfügen.

Wir sind uns aber auch bewusst, dass

- unser Verkehrssystem Schwachstellen aufweist,
- das Potenzial des Rheins suboptimal genutzt wird,
- die Zersiedelung der Landschaft schon weit fortgeschritten ist.

#### **Übergeordnete Ziele für metrobasel:**

- metrobasel ist eine Region mit hoher Lebensqualität.
- Es gibt ein Gleichgewicht zwischen Siedlungs- und Erholungsräumen.
- Es gibt naturnahe Erholungsräume, insbesondere auch in Siedlungsnähe.

- Die Stadt Basel ist das urbane, wirtschaftliche und kulturelle Zentrum unserer Region.
- Es gibt kulturelle Angebote für alle Bevölkerungsschichten.
- metrobasel ist in seiner Art ein weltweit einzigartiges, vibrierendes Zentrum für Kultur, Architektur, Forschung, Bildung und modernes Wohnen mit einer, gemessen an der Bevölkerungszahl, einmalig hohen Dichte und Qualität.

Indikatoren (je mit Zielgrösse):

- Lebensqualität: Basel in Top Ten
- Bevölkerungszahl (überdurchschnittliches Wachstum)
- Entwicklung der Bodenpreise (Zentrum/Peripherie): steigend
- Siedlungsdichte in den Siedlungsgebieten: steigend
- Fläche der Siedlungsgebiete, Anteil an der Gesamtfläche: konstant
- Fläche der Erholungsgebiete, Anteil an der Gesamtfläche: steigend
- Neue Wohneinheiten am Rhein: 200 Einheiten pro Jahr
- Länge der Fuss- und Velowege entlang des Rheins: steigend
- Anzahl Logiernächte in metrobasel: steigend

### **Strategische Stossrichtungen:**

**A) Kulturangebot weiterentwickeln:** metrobasel verfügt über eine gemessen an der Bevölkerungszahl einmalig hohe Dichte und Qualität an kulturellen Errungenschaften und Ereignissen, die es durch Innovation und Pflege zu erhalten und auszubauen gilt. Eine Vielzahl und Vielfalt an Museen, Galerien, historischer Bausubstanz, moderner Architektur, Theater, Konzerten, Messen und Events aller Art bieten ein anregendes Umfeld für eine hochwertige Freizeitgestaltung der hier lebenden Bevölkerung und bilden zudem die Basis für einen nicht unbedeutenden Messe-, Kongress- und Freizeittourismus. Spitzenkultur in Form weltbekannter Museen (wie z.B. Kunstmuseum, Schaulager, Tinguely und Beyeler), Messen (wie z.B. Art und Basel World) oder Architektur- und Designleistungen (wie z.B. Herzog & de Meuron, Vitra) tragen zudem den Namen Basel in die Welt hinaus. Eine breite und lebendige Kulturszene im Gesamtraum ist zudem das dynamische Ferment, das vielfältige Grenzen in der Gesellschaft und über die Zeit überbrücken kann. Dieses Angebot ist zu pflegen und gezielt weiterzuentwickeln, wobei metrobasel kulturell insbesondere auch für junge Erwachsene (Studierende und Berufstätige) noch attraktiver werden muss.

**B) Zentrum aufwerten:** Eine Metropolitanregion lebt von der Dynamik des Zentrums. Lahmt das Zentrum, verliert auch die Peripherie an Schwung. Die Strategie zielt darauf, die Mitte der Metropole als urbanes Zentrum aufzuwerten. Das Zentrum der Stadt soll lebendig sein, sich verändern, darf auch laut und schrill sein, und muss sehr gut erreichbar sein. Das Zentrum muss verschiedenste Bedürfnisse abdecken können: Arbeiten, Einkaufen, Ausgehen, etc. Basel soll das urbane Oberzentrum der Region und dank hoher urbaner Lebensqualität auch ein urbanes Wohnzentrum sein. Teil des pulsierenden Lebens im Zentrum sind internationale Messen, Kongresse und Kulturinstitutionen, die auch Touristen in unsere Region ziehen.

**C) Siedlungsentwicklung gesamtheregional ausrichten:** Die faktische Siedlungsentwicklung der letzten 100 Jahre weist einige negative Aspekte auf: Zum einen machen sich die politischen Grenzen auf der Siedlungskarte unserer Region bemerkbar. Wenige Kilometer vom Zentrum entfernt stehen an den Grenzen der Stadt Basel Hafenanlagen,

Tanklager, Schlachthöfe, Zollfreiareale, Friedhöfe und Kläranlagen und wirken als Blockaden nach innen und aussen und verhindern so die urbane Integration der angrenzenden Gebiete. Zum anderen ergab sich im weiteren Umfeld der Stadt eine ungeplante Zersiedelung der Landschaft.

Die Strategie zielt auf eine ökologisch orientierte Siedlungsentwicklung, die gemeinsam mit der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs geplant werden soll. So soll die Verkehrsplanung als Mittel der Siedlungsentwicklung dienen (und nicht umgekehrt die Verkehrsplanung der Besiedelung nachlaufen). Die Verkehrsinfrastruktur soll primär in den bestehenden Talachsen ausgebaut werden. (Siehe auch Abschnitte 4.2. und 4.5).

Die bestehenden Achsen sollen städtebaulich und verkehrstechnisch aufgewertet und attraktiv gemacht werden. Die grünen Rücken zwischen den Siedlungsachsen sind als Grünräume zu erhalten. (Siedlungs- und Verkehrsachsen sind das deutsche Oberrheintal Richtung Freiburg, das Wiesental, das deutsche Hochrheintal nach Waldshut, das Schweizer Hochrheintal nach Laufenburg, das Fricktal, das Ergolzthal, das Birstal, das Leimental, das französische Oberrheintal Richtung Mulhouse; weniger klar ist die Achse ins Sundgau.)

Um der weiteren Zersiedelung Einhalt zu gebieten, soll auch die Versiegelung der Landschaft gebremst werden. Vielmehr sind Verdichtungen in bestehenden Siedlungsgebieten anzustreben.

**D) Rhein aufwerten:** metrobasel ist eine Region am Fluss. Doch das Potenzial des Flusses wird zuwenig genutzt. Zudem wirkt er eher trennend als verbindend.

Die Strategie zielt darauf, den Rheinraum als attraktiven Wohn- und Erlebnisraum zu nutzen, sowohl in der Stadt Basel als auch im Norden und Osten der Stadt. Zudem sollen neue Brücken den Fluss überwinden, bisher Getrenntes verbinden und so auch neue Werte schaffen.

#### **Mögliche Projekte umfassen:**

- Eine gesamtregionale Verkehrsplanung schaffen.
- Ein Umwelttabo für ganz metrobasel einführen.
- Neue Tramlinien bauen (z.B. nach Schweizerhalle – Augst, Weil, Huningue, St. Louis).
- Den öffentlichen Verkehr auf den bestehenden Siedlungs- und Verkehrsachsen ausbauen, insbesondere neue S-Bahnstationen errichten, die zu neuen Entwicklungsknoten werden können.
- Ein sehr leistungsfähiges und umfassendes Regio S-Bahn System mit einem 15-Minuten Takt realisieren.
- Eine neue S-Bahnlinie zwischen Basel SBB und Badischem Bahnhof bauen. (Herzstück mit Nordbogen: Damit wird der Basler Eisenbahnring geschlossen und ein effizienter S-Bahnbetrieb möglich. Vor allem aber wird das Zentrum direkt mit den Talachsen der Region verbunden.)
- Die Bahnverbindung von Basel nach Süden verbessern (Wisenberggtunnel).
- Den Euroairport ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz anschliessen: Den TGV von Paris über den Euroairport leiten, die Deutsche Bahn über den Rhein zum Euroairport und direkt nach Basel SBB führen. Damit erhält auch Freiburg einen schnellen Anschluss an den Euroairport. (Ohne die Spitzkehre im Bahnhof Basel SBB wird zudem die Strecke Frankfurt – Zürich/Bern rund 10 Minuten schneller.)
- Eine direkte Strassenanbindung des Euroairports an die deutsche Autobahn bauen.

- Das Strassensystem punktuell ausbauen, insbesondere Tangentialverbindungen schaffen, um die Belastung des Zentrums zu begrenzen.
- Park-and-Ride Anlagen erstellen.
- Basels Funktion als Kulturstadt stärken.
- Ein gemeinsames Konzept für die Zusammenarbeit und faire Lastenteilung bei regional bedeutenden, öffentlich finanzierten Kulturleistungen entwickeln.
- Das Casino-Projekt von Zaha Hadid am Barfüsserplatz realisieren.
- Am Dreiländereck eine lebhaftige Kulturmeile zulassen.
- metrobasel Kulturfonds zur Förderung und Erhaltung der Kultur im Dreiland schaffen.
- Raum- und Zonenpläne so modifizieren, dass die weitere Zersiedelung und Versiegelung gestoppt werden kann.
- Ein grenzüberschreitendes Wohnquartier zwischen Riehen und Lössach-Setten realisieren.
- Zentrumsnahe Brachen und Unternutzungen urban nutzen (z.B. Basel Bahnhof Süd zwischen Margarethenbrücke und Solothurnerstrasse).
- Einen trinationalen Infrastrukturfonds einrichten.
- Eine internationale Bauausstellung im Dreiländereck organisieren: IBA 2020.
- Am Rhein in Basel hochwertigen Wohnraum errichten (Areale Rankhof, Kinderspital, Kaserne, Klybeck, Kleinhüningen prüfen).
- Am Rhein ausserhalb des Zentrums hochwertigen Wohnraum errichten (Weil, Huningue, Birsfelden, Grenzach-Wyhlen, Pratteln (Salina Raurica), Augst).
- Neue Brückenstandorte festlegen, z.B.
  - Weil Friedlingen – Huningue (Brücke für den Langsamverkehr im Bau)
  - Basel Wiesendamm – Huningue
  - Pratteln – Wyhlenund je beide Seiten als Entwicklungsräume definieren und mit dem jeweiligen Umland vernetzen.
- Den Frachthafen aus der Stadt nach Norden verlegen. Der neue Hafen könnte eine Zollfreizone sein (zolltechnisch exterritorial).
- Auf dem Rhein effiziente Personentransporte von Birsfelden bis Weil/Huningue in Betrieb nehmen.
- Einen «Rhine Award» als Auszeichnung für Projekte vergeben, die den Rhein als Wohn-, Lebens- oder Erholungsraum besonders aufwerten.

#### 4.4 Gesellschaft

##### **metrobasel – weltoffen, grenzüberschreitend und solidarisch in allen Lebensbereichen**

metrobasel ist offen und solidarisch und entwickelt so seine humanistische Tradition in die Zukunft. Probleme in der Region werden gemeinsam grenzüberschreitend gelöst. Die politischen Grenzen sind kaum spürbar. Die Menschen in der Region nehmen metrobasel als *eine* und *ihre* Region wahr. Chancenvielfalt ist gelebte Realität, vor allem dank eines qualitativ hoch stehenden und durchlässigen Bildungssystems und aussergewöhnlich familienfreundlicher Rahmenbedingungen. Soziale Probleme werden früh, präventiv, kreativ und professionell angepackt. Integration und Toleranz gegenüber Zuwanderern sind eine Realität. Die Arbeitslosenquote ist für einheimische und ausländische Problemgruppen tief. Resultat ist auch eine weit überdurchschnittliche Sicherheit und Lebensfreude.

### **Ausgangslage:**

Wir sind überzeugt, dass

- die grenzüberschreitende Zusammenarbeit für alle Beteiligten ein Gewinn ist,
- Weltoffenheit eine Form der Fortführung humanistischer Tradition darstellt,
- eine gemeinsame Identität die Zusammenarbeit vereinfacht,
- eine gute Ausbildung die Chancengleichheit wesentlich fördert,
- in jedem Menschen mehr Positives steckt, als wir mit unseren bestehenden gesellschaftlichen Systemen hervorbringen können.

Wir sind uns bewusst, dass

- wir in einem politisch stabilen und verlässlichen Umfeld leben,
- wir Teil einer multinationalen und multikulturellen Umgebung sind,
- die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in vielen Bereichen gut funktioniert.

Wir sind uns aber auch bewusst, dass

- die politischen Grenzen oft als Hindernisse spürbar sind,
- die Menschen in der Region metrobasel nicht als *eine* und *ihre* Region wahrnehmen,
- wir teilweise noch weit von wirklicher Chancengleichheit entfernt sind,
- das Wohnungsangebot im Bereich der grossen Wohnungen vor allem im Zentrum völlig ungenügend ist,
- es zu wenig Tagesstrukturen für Kinder und Jugendliche gibt (Betreuungsangebote für Kleinkinder und schulische Nachmittagsangebote/Ganztags schulbetriebe),
- die Gesundheits-, Bildungs- und Sozialpolitik nicht koordiniert sind und je nach dem Defizitansatz funktionieren (Pflästerli-Politik).

### **Übergeordnete Ziele für metrobasel:**

- Probleme in der Region werden gemeinsam grenzüberschreitend gelöst. Die politischen Grenzen sind nicht spürbar.
- Die Menschen in der Region nehmen metrobasel als *eine* und *ihre* Region wahr.
- Es gibt ein Wir-Gefühl in unserer Region.
- Das allgemeine Bildungs- und Gesundheitsniveau gehört in allen Bevölkerungsschichten zu den höchsten auf der Welt.
- Unser Bildungssystem ist durchlässig.
- Chancenvielfalt ist gelebte Realität.
- Es herrschen aussergewöhnlich familienfreundliche Rahmenbedingungen.
- Die Bewohner metrobasels fühlen sich sicher.

Indikatoren (je mit Zielgrösse):

- Differenz bei PISA zwischen Ansässigen und Migranten: gering und abnehmend
- Differenz bei Arbeitslosigkeit und Löhnen zwischen Ansässigen und Migranten: gering und abnehmend
- Differenz bei Arbeitslosigkeit und Löhnen zwischen Frauen und Männern: gering und abnehmend
- Zahl der arbeitslosen Jugendlichen: Quote tief und abnehmend
- Zahl der Langzeitarbeitslosen: Quote tief und abnehmend
- Zahl der Sozialfälle: abnehmend
- Anzahl grenzüberschreitende Projekte: steigend
- Anzahl Pendler zwischen den Teilregionen ohne Basel-Stadt: steigend
- Anzahl grenzüberschreitende Umzüge (von Privatpersonen) zwischen den Teilregionen: steigend

- Lebenserwartung: steigend
- Luft- und Wasserqualität: hoch und steigend
- Gewaltdelikte (Kriminalstatistik): abnehmend

### **Strategische Stossrichtungen:**

**A) Regionale Identität fördern:** Die Menschen in den verschiedenen Teilräumen unserer Region nehmen die trinationale Region metrobasel (ohne auf die genaue Abgrenzung einzugehen) heute noch nicht als *ihre* Region wahr und erleben sie auch nicht als *eine* Region.

Die Strategie zielt darauf hin, dass wir die Grenzen in unseren Köpfen abbauen und uns als eine einzige Region sehen. Dazu sind vermehrt grenzüberschreitende Projekte notwendig, die die Menschen zusammenführen und so die politischen Grenzen überwinden. Dazu gehören auch direkte und schnelle S-Bahnverbindungen von den deutschen und französischen Gebieten ins Zentrum (Herzstück) und weiter in die schweizerischen Agglomerationsgebiete.

**B) Regionale Partnerschaft stärken:** In vielen Bereichen findet die Planung und Umsetzung von Projekten in den verschiedenen Teilgebieten von metrobasel unabhängig voneinander oder schlecht koordiniert statt. Dadurch werden aus einer Gesamtbetrachtung suboptimale Lösungen realisiert.

Da die bestehende politische Fragmentierung unserer Region kaum überwunden werden kann, zielt die Strategie auf eine stärkere Partnerschaft hin. Alle Projekte, die Auswirkungen auf die anderen Teilgebiete haben oder zusammen umgesetzt werden könnten, sollen künftig gemeinsam angegangen werden. Dabei sind nicht notwendigerweise bei allen Fragestellungen alle Teilgebiete involviert.

Wenn wir uns als eine Region sehen und als eine Region erfolgreich sein wollen, dann müssen wir eine trinationale Verantwortungsgemeinschaft werden und entsprechend gemeinsam vorgehen. Diese räumliche Integration führt zu vermehrter Partizipation über politische Grenzen.

**C) Potenzialansatz im Sozialbereich einführen:** Das bestehende Sozialsystem funktioniert nach dem «Defizitansatz»: Es interveniert, wenn irgendwo ein Defizit (meist finanzieller Art) sichtbar wird. Vom Bildungsbereich (siehe Abschnitt 4.1) kann der Potenzialansatz auf den Sozialbereich übertragen werden. Das soziale System muss dabei umstrukturiert werden:

- weg von der reaktiven Defizitbehebung und Symptombekämpfung (Defizitansatz),
- hin zu einer proaktiven Nutzung des Potenzials der Individuen (Potenzialansatz).

Der Potenzialansatz will, dass jedes Individuum sein vorhandenes Potenzial findet, entfaltet, nutzt und weiter entwickelt.

Die Strategie zielt darauf hin, keine Sozialfälle zu haben. Durch die Förderung des Potenzials von Kindern und Jugendlichen sollen diese vermehrt fähig sein, auf eigenen Beinen zu stehen. Bei Erwachsenen soll vermieden werden, dass Eigenverantwortung durch zu viel finanzielle Hilfe unterbunden wird; vielmehr soll gezielt frühzeitige Hilfe zur Selbsthilfe gewährt und Abhängigkeit abgebaut werden.

Dies bedingt systematische Kontrollen und gezielte Eingriffnahme in den Bereichen Bildung, Gesundheit und Sozialwesen.

Dieses System ist sowohl menschlicher (weil es auf die Individuen eingeht und sie als Menschen ernst nimmt) als auch ökonomischer (kostet schliesslich weniger Geld, weil es viel weniger Schäden gibt). Es orientiert sich am Menschen und seiner Entfaltung und ist

dadurch sozial und wirtschaftlich nachhaltig. Es schafft Chancengleichheit im Sinne von gleichen Grundvoraussetzungen für die Entfaltung persönlicher Potenziale: keine Diskriminierung, Beurteilung nach der Leistung. Chancengleichheit wird hergestellt durch die Vermeidung oder Eliminierung von Defiziten. Dies führt zu vermehrter Partizipation über soziale Grenzen.

Der Potenzialansatz reduziert die Zahl der Arbeitslosen, insbesondere der jugendlichen und Langzeit-Arbeitslosen. Er integriert auch Behinderte besser. Die Integration von Zugezogenen beginnt am ersten Tag, so kann das Potenzial der Immigranten genutzt werden. Schliesslich impliziert der Potenzialansatz auch, dass die Fähigkeiten der Menschen im Rentenalter sinnvoll genutzt werden.

Es gibt ein gut ausgebautes und kontrolliertes Sozialsystem. Es gibt aber vor allem eine Leistungskultur, in der Anreize nicht verpönt sind. Chancengleichheit ist gewährleistet – sowohl zwischen Frauen und Männern als auch zwischen Einheimischen und Zugezogenen.

Der proaktive Potenzialansatz steigert die Qualifikation und die Erwerbsquote der Bevölkerung und damit auch Wertschöpfung, Einkommen und Steuererträge.

### **Mögliche Projekte umfassen:**

- Eine gemeinsame Vision für alle Gebietskörperschaften von metrobasel verabschieden.
- Eine «metrobasel expo» an einem Ort mit guter Erschliessung und hoher Passantenfrequenz realisieren, an dem die Vision permanent sichtbar ist (und durch Sonder- und Wanderausstellungen ergänzt werden kann).
- Eine «metrobasel messe» lancieren, welche rotierend in den drei Teilen von metrobasel stattfindet.
- Die Bildungsverantwortlichen motivieren, das Thema metrobasel in den Schulen zu behandeln.
- Gemeinsame Events durchführen (z.B. ein grosses metrobasel-Fest).
- Gemeinsame Sportanlässe organisieren (z.B. Fussballturnier, metrobasel-Cup).
- Gemeinsam einen internationalen Sportanlass organisieren (z.B. Strassen-WM der Radfahrer).
- Ein gemeinsames Medium einrichten (z.B. ein metrobasel TV).
- Eine gemeinsame Internetplattform einrichten (z.B. metrobasel).
- Logo für trinationale Region metrobasel entwerfen.
- Schüleraustauschprogramme fördern.
- Französisch respektive Deutsch als Fremdsprache durch jeweilige Muttersprachler lehren.
- Eine trinationale S-Bahn Gesellschaft mit einheitlichem Tarif und Aussehen schaffen.
- Ein trinationales Abonnement für alle öffentlichen Transportmittel von metrobasel realisieren.
- Eine trinationale Betriebsgesellschaft für die Rheinhäfen gründen.
- Trinationale Entwicklungsgesellschaften ins Leben rufen (z.B. als Public Private Partnerships).
- Eurodistrict gründen (per 1.1.2007), klare Aufgaben zuweisen (am besten auch Kompetenzen, z.B. Mittelverteilung aus einem Fördertopf für grenzüberschreitende Projekte).
- Im Eurodistrict ein Parlament mit Kompetenzen wählen: Das Volk von metrobasel soll ein Parlament für den neuen Eurodistrict wählen, der von allen involvierten

Gebietskörperschaften gewisse Kompetenzen erhält, insbesondere Finanzmittel zur Förderung trinationaler Anliegen. Dies schafft auch eine gemeinsame Identität, nicht zuletzt weil die Medien dadurch verstärkt über grenzüberschreitende – als gemeinsame – Probleme und Lösungen berichten.

- Einsätze im Rettungsdienst sowie bei der Polizei, Berufsfeuerwehr und Kriseninterventionsorganisation trinational organisieren.
- Grenzüberschreitende Kooperation im Spitalbereich (*eine* Spitalregion) schaffen.
  
- Alle Projekte, die im Abschnitt 4.1 zum Thema Schule (Alter 0 bis 19) stehen (Tagesstrukturen, durchlässiges Schulsystem, trinationale und mehrsprachige Events etc.).
- Vermehrte Bereitstellung von Kindertagesstätten in der Privatwirtschaft (Kampagne).
- Das Wohnraumangebot im Bereich der familienfreundlichen Wohnungen im Zentrum vergrössern.
- Projekte zur Integration fremdsprachiger Erwachsener fortführen.
- Einen Sozialvertrag aushandeln, in dem sich Unternehmen der Region (freiwillig) verpflichten, Ausbildungsplätze und Einstiegsstellen für Absolventen der regionalen Ausbildungsstätten zu schaffen. Zur Lancierung braucht dies einige charismatische Unternehmerpersönlichkeiten. Den Staat kostet es nichts, den Firmen bringt es Image, der Region Freude und Dynamik.
- «Work for pay»-Systeme in der Sozialhilfe prüfen. Das Bekenntnis zu einer Leistungsgesellschaft erlaubt anreizkompatible Instrumente.

## 4.5 Nachhaltigkeit

### **metrobasel – gelebte Nachhaltigkeit – ein Beispiel für die Welt**

metrobasel schafft gute Voraussetzungen für die nächsten Generationen. Im Verkehrs- und Energiebereich sind umweltfreundliche und ressourceneffiziente Infrastrukturen erstellt. Die Nutzung von ÖV und Langsamverkehr ist überdurchschnittlich. Beim Verbrauch nicht erneuerbarer Energien und beim ökologischen Fussabdruck gehören wir zu den besten im OECD-Raum. Die öffentlichen Haushalte sind nachhaltig.

### **Ausgangslage:**

Wir sind überzeugt, dass

- wir nicht auf Kosten unserer Nachkommen leben dürfen,
- eine gesunde Umwelt wertvoll ist,
- intakte Erholungsgebiete wichtig für unsere Lebensqualität sind.

Wir sind uns bewusst, dass

- wir bezüglich Umweltschutz in den letzten Jahren grosse Fortschritte gemacht haben,
- der Zenit des Erdölzeitalters erreicht ist,
- Nachhaltigkeit in den Life Sciences ein zentrales Thema ist.

Wir sind uns aber auch bewusst, dass

- der Verkehr noch immer grosse Emissionen verursacht,
- der Verbrauch von nicht nachhaltiger Energie mit einer sehr grossen Belastung der Umwelt verbunden ist,
- Bevölkerungswachstum die Umweltprobleme weiter verschärft.



### Übergeordnete Ziele für metrobasel:

- Der Verkehr ist umweltfreundlich und ressourceneffizient.
- Der Energiebereich ist umweltfreundlich und ressourceneffizient.
- Wasser, Luft und Boden sind sauber.
- Der ökologische Fussabdruck ist klein.
- Die Staatshaushalte sind nachhaltig.

### Indikatoren (je mit Zielgrösse):

- Durchschnittliche Pendlerzeit: Reduktion (bei gegebener Distanz)
- Durchschnittliche Stauzeiten: Reduktion
- Modalsplit: Anteil des motorisierten Individualverkehrs: tief und abnehmend
- Verbrauch nicht nachhaltiger Energie: absolut und anteilig sinkend
- CO<sub>2</sub>-Ausstoss (pro Kopf oder pro BIP): im OECD-Vergleich tief und abnehmend
- Anzahl Überschreitungen des Grenzwertes für Luft (Ozon, Stickstoffoxid, Staub): sinkend
- Emissionen in die Gewässer (TOC- und AOX-Fracht pro Jahr): sinkend
- Betroffene BewohnerInnen über dem Lärmimmissionsgrenzwert (IGW): sinkend
- Produktion nachhaltiger Energie: absolut und anteilig steigend
- Abfälle in Tonnen pro Jahr: sinkend
- Artenvielfalt: Anzahl Tier- und Pflanzenarten: mind. konstant, besser steigend

### Strategische Stossrichtungen:

A) **Umweltfreundliche Verkehrsträger fördern:** Das Verkehrswesen stellt für alle Städte der Welt eine grosse Belastung dar, insbesondere durch die Emission von Lärm, Gestank und Treibhausgasen. Während Lärm und Gestank Probleme kurzfristiger Natur sind, belasten die Abgase das Ökosystem auch langfristig.

Die Strategie zielt darauf ab, das Verkehrsangebot als Mittel der Nachhaltigkeit zu nutzen und so die Umweltbelastung durch die Mobilität zu reduzieren. Grundsätzlich müssten die externen Kosten weniger umweltfreundlicher Verkehrsträger so weit als möglich internalisiert werden. Die eher umweltfreundlichen Verkehrsarten ÖV und Langsamverkehr sollen gefördert werden. Die Mobilität darf dadurch jedoch nicht ineffizient werden. Im Endergebnis gibt es auf den Strassen weniger Staus als heute.

B) **Energie vernachhaltigen:** Die grössten langfristigen Umweltprobleme entstehen weltweit bei der Nutzung von Energieträgern, die auf Kohlewasserstoffen oder stark radioaktiven Materialien beruhen. Unsere Region ist prädestiniert, im Bereich des nachhaltigen und effizienten Energieverbrauchs eine Vorreiterrolle zu spielen, beherbergen wir doch die «BASE Basel Agency for Sustainable Energy» und die Energieorganisation «sun21».

Die Strategie zielt letztlich auf eine Eliminierung nicht nachhaltiger Emissionen im Energiebereich (insbesondere CO<sub>2</sub>) hin. Dies kann durch eine Erhöhung der Produktion nachhaltiger (erneuerbarer) Energieträger oder durch eine Reduktion des Gesamtenergieverbrauchs (Steigerung der Energieeffizienz) erreicht werden. Dadurch nimmt der Verbrauch nicht erneuerbarer Energien ab.

### Mögliche Projekte umfassen:

- Den Langsamverkehr stärken: Auf allen Siedlungs- und Verkehrsachsen gibt es sichere und schnelle Veloverbindungen.

- In ganz metrobasel genügend Veloabstellplätze zur Verfügung stellen (insbesondere an Orten, wo viele Menschen hingehen).
- Den Langsamverkehr und den ÖV besser verknüpfen: Alle Bahnstationen sind mit dem Velo gut zu erreichen; an allen Bahnstationen gibt es genügend Veloabstellplätze.
- Beidseits des Rheins durchgehende breite Fuss- und Velowege von Rheinfelden über Basel bis nach Kembs anlegen.
- Den öffentlichen Verkehr ausbauen (siehe die Projekte im Abschnitt 4.3).
- Einführung eines elektronischen Billettsystems im ÖV (grenzüberschreitend).
- Behindertenfreundliche Umrüstung aller Betriebswagen (Tram, Bus, S-Bahn).
- Umweltfreundliche Treibstoffe für den motorisierten Strassenverkehr fördern (Gas, Wasserstoff).
- Einführung eines Road Pricing über GPS für die gesamte Region Basel, mit dem über differenzierte Gebühren (je nach Wochentag und Tageszeit) je gefahrene Kilometer die externen Kosten abgegolten werden. (Optimal wäre ein System, an dem sich ganz Europa beteiligt. Unsere trinationale Region könnte Pilotregion sein.)
- Gütertransporte vermehrt von der Strasse auf die Schiene verlagern.
- Grosse Lastwagen (Sattelschlepper, 40-Tönnner) in Quartierstrassen grundsätzlich verbieten. (Dafür gibt es «Knotenpunkte» für den Umlad von grossen auf kleinere Transportmittel, z.B. vom Sattelschlepper auf Lieferwagen).
- Das Gesamtverkehrssystem «hybrid» ausgestalten: Es ermöglicht einen fließenden Übergang zwischen ökologisch sinnvollen und situationsgerechten Fahrzeugtypen vom Velo bis zum Bus, vom Veloanhänger bis zum Lastwagen (eine Art riesiges Fahrzeug-Sharing).
  
- Ein neues Forschungsinstitut für Energietechnik aufbauen, das sich sowohl der nachhaltigen Energieerzeugung, als auch dem effizienten Energieverbrauch widmet. (Zu beachten ist jedoch, dass die FHNW in Windisch ein neues Kompetenzzentrum für Energie und Mobilität (CEEM) und die ETH in Zürich ein Kompetenzzentrum für Umwelt und Nachhaltigkeit (CCES) aufgebaut haben. Folglich muss noch eine «Nische» definiert werden.)
- Ein 1000 MW-Wasserstoffkraftwerk zur Strom- und Wärmegewinnung in Stadtnähe bauen. Es muss noch abgeklärt werden, ob eine Realisierung bis 2020 wirtschaftlich realistisch ist (oder erst später).
- Alternative Energien zwecks nachhaltiger Energieversorgung fördern: Neben Wasserstoff soll auch die Geothermie weiter ausgebaut werden (für Strom und Fernwärme). Auch die Verwertung von Biomasse soll gefördert werden (zur Einspeisung ins Gasnetz; aber keine fossilen Kraftwerke und kein weiteres Holzkraftwerk).
- Baustandards durchsetzen: z.B. Minergie bei öffentlichen Bauten.
  
- In allen Teilgebieten Schuldenbremsen installieren (damit die Staatshaushalte nachhaltig sind, Beispiel Basel-Stadt seit 2006).

## 5. Umsetzung der Vision

Die Umsetzung der Vision muss auf verschiedenen Ebenen ansetzen: bei der Politik und bei der Öffentlichkeit. Die Umsetzung wird wesentlich von institutionellen Arrangements abhängen. Für den Erfolg der Vision werden schnell sichtbare Schritte (sog. «quick wins») wichtig sein. Schliesslich braucht es für die Überwachung der Zielerreichung ein systematisches Monitoring.

### 5.1 Politik: Verbindlichkeiten schaffen

Adressat dieser Vision ist die Bevölkerung unserer Region, insbesondere aber deren gewählte Politikerinnen und Politiker, da viele Projekte eine staatliche Aktivität erfordern. Zunächst ist es uns wichtig, dass die zuständigen Exekutiven (Regierungen der betreffenden Schweizer Kantone, Landrat, Oberbürgermeister und Bürgermeister des Landkreises Lörrach und Député-Maire de St. Louis und weitere Vertreter des Elsass, sowie der Eurodistrict) die Vision entgegennehmen. Ziel müsste es unseres Erachtens sein, dass die Exekutiven auf dieser Grundlage eine gemeinsame Vision erarbeiten und diese auch umsetzen.

Zudem erhoffen wir uns, dass sich alle Gebietskörperschaften in metrobasel (Legislativen und Exekutiven) verpflichten, künftig alle öffentlichen und öffentlich finanzierten Projekte und Massnahmen in allen Teilgebieten von metrobasel an folgenden Kriterien zu messen («Visions-Test»):

	positiv	neutral	negativ
Bildung: - Das Bildungsniveau steigt. - Der Forschungsstandort wird gestärkt.			
Wirtschaft: - Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen werden besser. - Der Life Sciences Standort wird gestärkt.			
Raum: - Das Zentrum und die bestehenden Achsen werden gestärkt. - Der zeitliche Aufwand für die Mobilität nimmt ab (Verkehrseffizienz).			
Gesellschaft: - Die trinationale Partnerschaft wird gestärkt. - Die Chancengleichheit nimmt zu.			
Nachhaltigkeit: - Die Umweltbelastung sinkt (Emissionen). - Die Umweltqualität wird besser (Immissionen).			

Werden nur Projekte realisiert, welche die Erreichung der impliziten Ziele vorwiegend positiv beeinflussen, so kommen wir unserer gemeinsamen Vision kontinuierlich näher.

### 5.2 Institutionelle Arrangements: Leadership gefragt

Die Umsetzung vieler der weiter oben dargestellten Projekte wird dadurch erschwert, dass sie nicht eindeutig einem einzigen Akteur zugeordnet werden kann. Meistens sind mehrere

Akteure notwendig, um eine erfolgreiche Umsetzung zu erreichen. Wie sehen institutionelle Arrangements aus zur Umsetzung der Strategien und Projekte?

- Die Planung soll trinational koordiniert, die Umsetzung aber je kontextangepasst erfolgen (also nicht zwingend immer alles identisch). Die Planung umfasst vorerst ausgewählte strategische Bereiche, die für alle Partner Relevanz haben: Wirtschaftsentwicklung, Raumplanung, Verkehrsentwicklung, Umweltschutz.
- Per 1.1.2007 soll ein Eurodistrict gegründet werden. Ihm sollen klare Aufgaben zugewiesen werden, möglichst auch konkrete Kompetenzen, z.B. Mittelverteilung aus einem Fördertopf für grenzüberschreitende Projekte (insbesondere ein trinationaler Infrastrukturfonds).
- Darüber hinaus kann ein supranationales regionales Gremium mit direkten Kompetenzen geschaffen werden (im Rahmen anderer Eurodistricte gibt es hier Vorbilder).
- Alternativ können für verschiedene Bereiche je trinationale kommunale Zweckverbände mit Planungshoheit in ausgewählten strategischen Bereichen gegründet und mit entsprechenden Kompetenzen und Finanzmitteln ausgestattet werden.
- Für jedes Projekt oder jede Gruppe von Projekten könnte ein starker Leader («Lead Manager») gesucht werden, der sich für die gedeihliche Entwicklung einsetzt und verantwortlich fühlt. Er könnte beispielsweise inhaltliche Masterpläne entwickeln und dafür sorgen, dass die relevanten Stellen (Gremien etc.) im richtigen Moment einbezogen werden. Realistischerweise sind bei öffentlich finanzierten Projekten solche Lead Manager Exekutivpolitiker. Werden keine (oder nur wenig) öffentlichen Gelder benötigt, können es auch Privatpersonen sein.
- Um die Finanzierung teurer Infrastrukturprojekte zu erleichtern soll geprüft werden, inwiefern die Eigentümer, deren Grundstücke durch den Bau neuer Infrastrukturen (Brücken, S-Bahn-Stationen etc.) im Wert ansteigen, eine «Mehrwertabgabe» bezahlen müssen. (Im Kanton Zürich gibt es Kostenbeiträge von Liegenschaftseigentümern an öffentliche Unternehmungen, wenn jene durch Aktivitäten von diesen einen Mehrwert erzielen.)
- Je nach Aufgabe/Projekt sind Public Private Partnerships (PPP) zweckmässig.

Gegeben die Vielzahl der vorgeschlagenen möglichen Projekte ist offensichtlich, dass nicht alle sofort umgesetzt werden: Einerseits sind (zumindest innerhalb weniger Jahre) nicht alle Projekte finanzierbar, andererseits sind aber auch nicht alle Projekte notwendig, um die anvisierten Ziele zu erreichen. Deshalb wird zu einem späteren Zeitpunkt eine Priorisierung stattfinden müssen. Diese Priorisierung kann durch die dann handelnden Akteure aus Wirtschaft und Politik vorgenommen werden.

### 5.3 Finanzierung

Die Vielzahl der Projekte wirft auch die Frage nach der **Finanzierung** auf. Im Hochschul- und Infrastrukturbereich wird ein Teil der Mittel von den Ländern kommen müssen, die übrigen Ressourcen (insbesondere im Schulbereich) müssen in der Region selbst generiert werden. Dabei darf es aber zu keinen Steuererhöhungen kommen.

## 5.4 Öffentlichkeit

Diese Vision ist in der vorliegenden Form der Öffentlichkeit nur schwer kommunizierbar. Ohne professionelle Kommunikation hat die Vision keine Chance wahrgenommen zu werden. Diese Wahrnehmung ist indessen notwendig, damit Bürger und Politiker (insbesondere Mitglieder von Legislativen) den notwendigen Druck bei den Exekutiven erzeugen, damit die Vision auch umgesetzt wird.

Das wichtigste Instrument für die Kommunikation der Vision ist der «metrobasel report», der am 20. November anlässlich des «metrobasel forums» aufliegen und anschliessend in der ganzen Region metrobasel als Beilage zu einer Tageszeitung verteilt werden wird.

Für diese Beilage wird die Vision journalistisch aufbereitet und insbesondere so weit konkretisiert, dass sich der durchschnittliche Zeitungsleser angesprochen fühlt und sich etwas darunter vorstellen kann.

Dies bedingt insbesondere auch, dass nach der allgemeinen «Vorstellung» der Vision anstelle einer langen Liste mit möglichen Projekten einige wenige Projekte ausgewählt und dargestellt werden, die besonders geeignet scheinen, die Ziele der Vision zu erreichen. Auch wenn im report darauf hingewiesen wird, dass es sich nicht um eine Priorisierung handelt, wird schliesslich die Vision sehr stark anhand der Projekte zu deren Erreichung beurteilt.

Die Darstellung wird nach fünf Themen geordnet, die nachstehend kurz skizziert werden:

### **(1) Identität unserer Region fördern**

Wir sind überzeugt, dass die grenzüberschreitende Zusammenarbeit für alle Beteiligten ein Gewinn ist.

Zentrale Projekte:

- Eine Vision für ganz metrobasel: Basierend auf der vorliegenden Vision sollen die Gebietskörperschaften gemeinsam eine Vision erarbeiten, zu der sie sich gemeinsam bekennen und nach der sie ihr Handeln ausrichten wollen. So erhalten wir gemeinsame Ziele, mehr Zusammenarbeit und weniger Reibungsflächen.
- Ein Eurodistricts-Parlament mit Kompetenzen wählen: Das Volk von metrobasel soll ein Parlament für den neuen Eurodistrict wählen, der von allen involvierten Gebietskörperschaften gewisse Kompetenzen erhält, insbesondere Finanzmittel zur Förderung trinationaler Anliegen. Dies schafft auch eine gemeinsame Identität, nicht zuletzt weil die Medien dadurch verstärkt über grenzüberschreitende – als gemeinsame – Probleme und Lösungen berichten.
- Immersion d/f ab Kindergarten: Die Sprachgrenze droht immer mehr zu einem Graben zu werden. Um eine gelebte Zweisprachigkeit (deutsch und französisch) zu erreichen, soll bereits im Vorschulbereich und während der ganzen Schulzeit die jeweils andere Sprache in Form von Immersion vermittelt und praktiziert werden.

### **(2) Bildungsoffensive mit Chancengleichheit starten**

Wir sind überzeugt, dass ein hohes allgemeines Bildungsniveau auch die Chancen von bildungsferneren Bevölkerungsschichten nachhaltig verbessert.

Zentrales Projekt:

- Umfassende Tagesstrukturen schaffen: Es sollen umfassende Tagesstrukturen für alle Alterskategorien ab 3 Monaten bis zum Ende der Schulzeit angeboten werden. Die Tagesstrukturen und die Schulen orientieren sich am Potenzialansatz, der

versucht proaktiv die Fähigkeiten der Kinder zu entdecken und die Stärken zu fördern. Dadurch steigt einerseits das allgemeine Bildungsniveau und andererseits nimmt auch die Chancengleichheit zu. Entsprechend müssen später weniger «Defizite» behoben werden (weniger Sonderschüler, weniger jugendliche Arbeitslose etc.).

### **(3) Bildungsoffensive mit Exzellenz starten**

Wir sind überzeugt, dass wir unseren Wohlstandsvorsprung nur halten können, wenn wir unseren Bildungs- und Innovationsvorsprung halten können.

Zentrales Projekt:

- Einen Hochschul-Campus in Basel realisieren: Die räumliche Nähe von Forschern verschiedener Hochschulen und Institute schafft die richtige Mischung aus Zusammenarbeit und Konkurrenz, die zu Spitzenleistungen in Forschung und Lehre führt. Dieser Campus könnte sich vom Petersplatz bis zur Dreirosenbrücke erstrecken. Denkbar wären ein «Knoten Petersplatz» als Kultur-Campus (schwergewichtig die philosophisch-historische und die theologische Fakultät der Universität), ein «Knoten Schällemätteli» als Life Sciences-Campus (schwergewichtig die medizinische und die philosophisch-naturwissenschaftliche Fakultät) und ein «Knoten Volta» als Industrie-Campus (schwergewichtig die wirtschaftswissenschaftliche und die juristische Fakultät).

### **(4) Zentrum und bestehende Achsen betonen**

Wir sind überzeugt, dass eine Metropolregion ein dynamisches Zentrum als Motor braucht, von dem die gesamte Region profitiert.

Zentrale Projekte:

- S-Bahn-Herzstück bauen: Das Zentrum muss schnell und bequem erreichbar sein, damit es nicht verödet. So ist die Realisierung einer S-Bahn direkt ins Stadtzentrum, die den Badischen Bahnhof mit dem Bahnhof SBB verbindet, eine Notwendigkeit. Das so genannte Herzstück soll realisiert werden.
- Basel als Kulturzentrum stärken: Kultur ist ein wesentliches Element jeder modernen Metropole. Kultur braucht eine gewisse Dichte und Intensität um vital gedeihen zu können. Deshalb soll insbesondere im Zentrum mehr Raum für Kultur bereitgestellt werden. Der Hafen Kleinhüningen böte sich als Raum für eine freie (nicht staatliche) Kulturszene an.
- Den Rhein aufwerten: Der Rhein ist die grosse verbindende Ader unserer Region, doch das Potenzial dieser Ader wird viel zu wenig genutzt. Deshalb soll der Rhein viel stärker als Wohn-, Lebens- und Erholungsraum genutzt werden.

### **(5) Öffentlichen Verkehr ausbauen**

Wir sind überzeugt, dass das Verkehrssystem wesentlich zur Lebensqualität und zur Nachhaltigkeit in einer Region beiträgt.

Zentrale Projekte:

- Die Hochgeschwindigkeitszüge von Norden via Euroairport nach Basel SBB leiten: Die Bahnlinien von Freiburg und Mulhouse sollen via Euroairport und von da direkt nach Basel SBB geführt werden. Damit wird der Euroairport massiv aufgewertet, was zu einer verbesserten Erreichbarkeit von metrobasel führen wird. Zudem kann die Kapazität des Bahnhofs Basel SBB und die Geschwindigkeit auf der Achse Deutschland – Basel – Schweiz durch den Wegfall des Richtungswechsels deutlich gesteigert werden.

- S-Bahn-Kreis schliessen: Zwischen Basel SBB und dem Badischen Bahnhof soll eine zweite Verbindung gebaut werden. Dies erlaubt eine Vielzahl von neuen und wesentlich schnelleren Verbindungen, so z.B. direkte Züge vom Wiesental nach SBB ohne Richtungswechsel im Badischen Bahnhof. Damit verkürzt sich die Strecke Lörrach – Basel SBB auf ca. 15 Minuten.

Weitere Themen werden in Kurzform dargestellt (z.B. Thema Wirtschaft: Qualität der Rahmenbedingungen verbessern, oder Thema Energie: Ein umweltfreundliches Wasserstoffkraftwerk bauen). Angesprochen wird im report auch das Thema «Umsetzung», z.B. mit den Stichwörtern «Übergabe an die Gebietskörperschaften», «Visions-Test» (siehe 5.1) und «Finanzierung».

Die Vision «metrobasel 2020» wird zum ersten Mal anlässlich des zweiten «metrobasel bkb forums» am 20. November 2006 vor rund 500 Entscheidungsträgern aus Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft aus allen Teilgebieten von metrobasel vorgestellt und diskutiert werden. Danach wird die Vision «metrobasel 2020» an dezentralen «metrobasel foren» in Lörrach, Saint-Louis, Liestal, Laufen, Delémont und im Fricktal den Teilregionen präsentiert und zur Diskussion gestellt werden.

Eine wichtige Rolle spielt in diesem Zusammenhang die im Mai 2006 gegründete Bürgerinitiative «metrobasel initiative».

## 5.5 Quick wins

Für den Erfolg der metrobasel Vision ist es auch wichtig, dass recht bald Erfolge sichtbar werden. Deshalb sollen bedeutende Meilensteine, die relativ nahe liegen (1 bis 3 Jahre), offensiv kommuniziert werden. Besondere Sympathie fürs Gesamtprojekt schaffen Projekte, die bereits im Jahr 2007 umgesetzt werden können, oder im Jahre 2007 starten und zumindest konkrete Fortschritte sichtbar werden (so genannte Quick wins). Im Folgenden eine erste Liste mit möglichen Quick-win-Projekten aus verschiedenen Bereichen:

### **Bildung**

- Ein trinationales Event für Schüler organisieren, z.B. eine gemeinsame Jungbürgerfeier (für die neuen Bürger von metrobasel).
- Ein Pilotprojekt zu Trikulturalität und Mehrsprachigkeit durchführen, z.B. grenzüberschreitender Lehreraustausch auf der Ebene der Schulhäuser.
- Die Weiterbildung der Lehrkräfte in der Region gemeinsam durchführen, z.B. mit Information/Diskussion der Zukunft in metrobasel.
- Ein trinationales Schüleraustauschprogramm einsetzen, z.B. gegenseitiger (Tandem) Austausch von je zwei bis vier Wochen in der Oberstufe.
- Eine «Summer school» organisieren: Zu Beginn nur wenige Kurse offerieren, später Ausbau des Angebots.
- Einen trinationalen «metrobasel learning award» einsetzen für alle Institutionen, welche sich mit Ausbildungsfragen beschäftigen.

### **Wirtschaft**

- Die Wirtschaftsförderung gemeinsam trinational organisieren.
- Einen Stellenmarkt für die Region metrobasel errichten: Internetportal, Beilage in Zeitungen.

### **Raum**

- Das Casino-Projekt von Zaha Hadid am Barfüsserplatz in Basel realisieren.
- Ein grenzüberschreitendes Wohnquartier zwischen Riehen und Lössli-Strasse starten.
- Einen «metrobasel Rhine Award» als Auszeichnung für Projekte vergeben, die den Rhein als Wohn-, Lebens- oder Erholungsraum besonders aufwerten.

### **Gesellschaft**

- Die Exekutiven aller Gebietskörperschaften verabschieden *eine* gemeinsame Vision für metrobasel.
- Vermehrte Bereitstellung von Kinderkrippen in der Privatwirtschaft (Kampagne lancieren).
- Eine gemeinsame Internetplattform einrichten (z.B. metrobasel).
- An der Euro08 eine Fanmeile einrichten, wo 150'000 Menschen aus der Region und aus anderen Fussballländern zusammen die Spiele erleben können.
- Gemeinsame Events durchführen (z.B. ein grosses Regio-Fest im Bereich Dreiländereck).
- Ein trinationales Abonnement für alle öffentlichen Transportmittel von metrobasel realisieren.
- Logo für trinationale Region metrobasel entwerfen: In der Region einen «Design-Wettbewerb» für die Bevölkerung ausschreiben.
- Gemeinsame Sportanlässe organisieren (z.B. den metrobasel-Cup, ein Fussballturnier für Schülermannschaften).

### **Nachhaltigkeit**

- An allen Bahnhöfen von metrobasel genügend Veloabstellplätze zur Verfügung stellen (am dringendsten in Basel am Bahnhof SBB und am Badischen Bahnhof).

## **5.6 Monitoring**

Eine Vision braucht ein sorgsames Controlling. Alle in dieser Vision dargestellten Indikatoren zur Messung der Zielerreichung (und vermutlich noch einige mehr) sollen regelmässig (einmal pro Jahr) im «metrobasel monitor» erhoben, dargestellt und kommentiert werden. Das Monitorprojekt besteht zum einen in der laufenden statistischen Messung des Standes von metrobasel in Bezug auf die für 2020 gesteckten Ziele, zum anderen im Vergleich zur relevanten Peer-Group für metrobasel aus dem OECD-Raum (Benchmarking). Eine erste Ausgabe des «metrobasel monitors» ist für den November 2006 geplant, naturgegeben noch ohne Fortschrittskontrolle.

Die Visions-/Autorengruppe und die Expertenteams werden mit Unterstützung von BAK Basel Economics und des Patronats die Ergebnisse des statistischen «metrobasel monitors» sowie die Umsetzung der Vision laufend überprüfen und gegebenenfalls neue Impulse liefern.



## 6. Schlusswort

Visionen sind wichtig. Sie geben die Marschrichtung für die nächsten Jahre an. In metrobasel, wo sich auf so engem Raum verschiedene Gebietskörperschaften befinden, können nicht verschiedene Visionen nebeneinander Bestand haben. So übergeben wir, die Autoren dieser Vision, unterstützt durch das Patronat, das die Arbeiten begleitet und finanziert hat, unseren Bericht den gewählten Politikerinnen und Politikern dieser Region. Betrachten Sie diese als einen Entwurf für eine **gemeinsame Vision** für unsere gemeinsame Region, damit wir alle dieselben Ziele vor Augen haben und dank einer verbesserten Koordination mögliche Reibungsverluste in der Umsetzung weitgehend minimieren. Diese gemeinsame Vision soll möglichst allen Legislativen und Exekutiven von metrobasel eine Leitlinie darstellen.

Diese Vision soll aber auch eine Vision für alle Menschen dieser Region, für alle Branchen und Teilgebiete sein. Denn nur gemeinsam können wir unser Ziel, den erstklassigen Wissens- und Werkplatz metrobasel zu erhalten und weiter zu entwickeln, auch erreichen.

## Anhang

Zum Gelingen dieses Projektes Vision «metrobasel 2020» haben viele Menschen dieser Region beigetragen. Nachstehend sind all diejenigen aufgezählt, die am Projekt mitgearbeitet haben.

### Autoren:

Arnet Jost, Geschäftsführer, Unia Nordwestschweiz, Basel  
Baader Stefan, Architekt BSA SIA, Basel  
Barth Yann, Chargé de mission du Département de l'économie et de la coopération, République et Canton du Jura, Delémont  
Berentsen Dr. Aleksander, Ordinarius, Leiter des Masterkurses «Basel als Metropolitanregion», Universität Basel Wirtschaftswissenschaftliches Zentrum, Basel  
Bollhalder Mayer Dr. Regina, Institut d'Etudes françaises et francophones, Universität Basel  
Brodbeck Jean-Jacques, Directeur Général Adjoint des Services, Chargé de l'aménagement et du développement, Ville de Saint-Louis  
Buess Dr. Michael, Generalsekretär, Basler Kantonalbank, Basel  
Bühler Prof. Dr. Fritz R., Gründungspräsident metrobasel Initiative  
c/o European Center of Pharmaceutical Medicine University Hospital, Basel  
Christ Emanuel, Christ & Gantenbein AG, Basel  
de Meuron Pierre, Herzog & de Meuron, Basel  
Duplain Dr. Ingrid, ehem. Corporate Secretary Novartis AG, Hofstetten  
Duvina Dr. Frédéric, TAB Trinationale Agglomeration Basel, Village-Neuf  
Finck Antoine, Vorstand, Junge Basler Wirtschaftskammer, Basel  
Frey Prof. Dr. René L., metrobasel initiative  
CREMA Center for Research in Economics, Management and the Arts, Basel  
Fricker Dr. René A. FORUM REGIO PLUS (Verein zur Förderung des Schwarzbubenlandes), Basel  
Grisard Adrian, VR-Delegierter, GRISARD GRUPPE GRISARD MANAGEMENT AG, Uferstrasse 90, Basel  
Hertig Hans-Ruedi, Geschäftsführender Partner  
KONSO, Institut für Konsumenten- & Sozialanalysen AG, Basel  
Herzog Jacques, Herzog & de Meuron, Basel  
Heute-Blum Gudrun, Oberbürgermeisterin, Oberbürgermeisteramt, Lörrach  
Kraye Dr. Georg, Präsident des Verwaltungsrates Bank Sarasin & Cie. AG,  
Präsident Regio Basiliensis, Basel  
Lang Vincent, Mitglied der Jeune Chambre Economique de Saint-Louis, Helffranzkirch  
Leisinger Immo, Geschäftsführer, IHK Hochrhein-Bodensee, Hauptgeschäftsstelle Schopfheim  
Lüchinger Martin, Grossrat Basel-Stadt, Amt für Energie und Umwelt, Basel  
Lutz Simon, Kultur- und Gastrounternehmer, QPL AG, Basel  
Lutz Waldemar, Verleger, Verlag Waldemar Lutz, Lörrach  
Mangold Christine, Gemeinderätin, Präsidentin FDP Landratsfraktion, Gelterkinden  
Matter Hans Rudolf, Direktionspräsident, Basler Kantonalbank, Basel  
Meyer André, Responsable de la Publication «La Brique Magazine des 3 Frontières», Saint Louis  
Meyer Serge, Geschäftsführer, DATALYNX AG, IT Services, Basel  
Morin Dr. Guy, RegR., Vorsteher Justizdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Noel Caroline, Présidente de la Jeune Chambre Economique de St. Louis, Saint-Louis  
Palestrina Daniel, OPENJOINTCOMPANY, Projektentwicklung Architektur, Museumsplanung für Kultur- und Naturwissenschaften, Basel  
Platz Hans-Peter, ehemaliger Chefredaktor, Basler Zeitung, metrobasel initiative, Basel  
Refaeil Dr. Nora, VISCHER Anwälte und Notare, Basel

Ritter Markus, Adjunkt des Departementsvorstehers, Justizdepartement Basel-Stadt  
Roth Jean-François, RegR, Vorsteher Département de l'économie et de la coopération,  
République et Canton du Jura, Delémont  
Roth Regine, Vereinspräsidentin, Forum Fricktal, Möhlin  
Schillinger Patricia, Sénatrice du Haut-Rhin (Parti Socialiste), Huningue  
Schlettwein-Gsell PD Dr. Daniela, Präsidentin der Sun21, Basel  
Schneider Walter, Landrat, Präsident Nachbarschaftskonferenz, Landratsamt Lörrach, Lörrach  
Schneider-Sliwa Prof. Dr. Rita, Universität Basel, Geographisches Institut, Humangeographie/Stadt- und  
Regionalforschung, Basel  
Schüpbach Dr. Samuel, PRO4S, Bubendorf  
Soland Sandra, Abteilungsleiterin, Angestellte Schweiz, Kommunikation, Basel,  
Vizepräsidentin SP Basel-Stadt  
Staehein Dr. Matthias, VISCHER Anwälte und Notare, Basel  
Strittmatter Dr. Rolf, Geschäftsführer/CEO, Dr. Osypka GmbH, Rheinfelden/D  
Stürchler Alexander, Verwaltungsratspräsident, Gnehm Schäfer Ingenieure AG, Basel  
Suter Dr. Christian, Präsident, BioValley, Basel  
Theunert Andrea, Präsidentin, Junge Basler Wirtschaftskammer, Basel  
Troendle Catherine, Sénatrice du Haut-Rhin (UMP), Ranspach-le-Bas  
Ueberschlag Jean, Député-Maire, Saint-Louis  
von Grünigen Dr. Marianne, alt Botschafterin,  
Präsidentin der Neuen Helvetischen Gesellschaft (NHG), Gruppe Region Basel, Basel  
Wüthrich-Pelloli, Urs, RegR, Vorsteher der Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion  
Kanton Basel-Landschaft, Liestal

### **Für einzelne Themen beigezogene Experten:**

Bächtold Hans-Georg, Bau- und Umweltschutzdirektion, Amt für Raumplanung BL  
Böhm Dr. Uwe, IHK Hochrhein-Bodensee, Hauptgeschäftsstelle Schopfheim  
Bürgi Prof. Dr. Thomas, FHNW/Trinationale Programme  
Dürr Baschi, Grossrat, Basel  
Eberhardt Klaus, 2. Bürgermeister Stadt Weil/Stadtplaner Weil  
Hess Samuel, AWA/Wirtschaftsdienste, WSD BS  
Fleck Klaus, Stadt- und Regionalplaner, Fraktionsvorsitzender der Kreistagsfraktion der CDU für den  
Landkreis Lörrach  
Jakob Dr. Eric, Geschäftsführer, Regio Basiliensis  
Kessler Thomas, Abteilung Migration/Integration, Sicherheitsdepartement Basel-Stadt  
Kux Dr. Stephan, Leiter Wirtschaftsförderung, Kanton Zürich  
Lezzi Dr. Maria, Planungsamt, Baudepartement BS  
Martin Prof. Dr. Bernd, Rektor Berufsakademie Lörrach  
Maurer Stephan, Grossrat, SBB Regionalabteilung Nordwestschweiz  
Meier-Abt Prof. Dr. Peter J., Vizerektor Forschung & Nachwuchsförderung, Universität Basel  
Menzinger Dr. Bernd, Oberwil  
Neunlist Prof. Serge, Université Haute-Alsace, Mulhouse  
Schmid Simon, Leiter Ressort VWD, FKD BL, Liestal  
Schneebeli Alberto, Stabsstelle Bildung, BKSD, BL  
Schulte Wilhelm, Dipl. Ing., Erster Baudirektor/Amtsleiter Landesplanung,  
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Freie Hansestadt Hamburg  
Signer Dr. Hans Georg, Leiter Ressort Schulen, Erziehungsdepartement BS  
Stulz Roland, Leiter Novatlantis, ETH Zürich  
Wessels Dr. Hans-Peter, Wirtschaftsförderung BS + BL

Wronsky Dieter, Dipl. Ing. Arch. BSA/SIA, Arlesheim

**Patronat (Financiers):**

Angestellte Schweiz (Nordwestschweiz)

Bank Sarasin

Basellandschaftliche Kantonalbank

Basler Zeitung Medien

Basler Kantonalbank

Coop Schweiz

Datalynx AG

Gnehm Schäfer Ingenieure AG

Herzog & de Meuron Architekten

Industrielle Werke Basel

Interpharma

Kanton Basel Stadt

Kanton Basel-Landschaft

Kanton Solothurn

Kanton Jura

Konso AG, Basel

Manor AG

MCH Messe Schweiz (Holding) AG

Mercuri Urval AG Basel

«metrobasel initiative» (Bürgerinitiative)

National Versicherung

Unia Nordwestschweiz

Vischer Anwälte und Notare

Wirtschaftsregion Südwest GmbH, Geschäftsstelle Lörrach (u.a. den Landkreis und die Stadt Lörrach vertretend)

**Projektleitung: BAK Basel Economics**

Müller Prof. Dr. Urs, stv. Direktor, Leitung Projekt metrobasel vision und Redaktion des Berichtes

Koellreuter Dr. Christoph, Direktor und Chefökonom, Gesamtleitung aller metrobasel Projekte

Schoder Thomas, Leiter Branchenstudien, Leiter metrobasel outlook und monitor

Moderation von zwei Workshops der Autorengruppe von Ende Juni/Anfang Juli und Ende August 2006:  
Prof. Dr. Ernst A. Brugger, BHP - Brugger und Partner AG, Zürich

Die Autoren und Experten wurden vom Patronat in Zusammenarbeit mit BAK Basel Economics ausgewählt.

Allen, die in irgendeiner Form zu dieser Vision beigetragen haben, gilt unser grosser Dank.

Diesen Visionsbericht finden Sie unter [www.metrobasel.org](http://www.metrobasel.org)