

Mehr denn je im selben Boot

Autor(en): Stefan Hotz
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 2002

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/23d95fa8-e132-4598-8c97-07e925927a8e>

Nutzungsbedingungen

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

Haftungsausschluss

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

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

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

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Mehr denn je im selben Boot

Stefan Hotz

Basel–Zürich: Ein Standortwettbewerb?

Standortfragen erhalten im Verhältnis zwischen Basel und Zürich rasch einen hohen Stellenwert. Bei der Ansiedlung neuer Unternehmen sind die beiden Wirtschaftsräume aufgrund ihrer unterschiedlichen Branchenstruktur allerdings nur selten Konkurrenten. Für eine Schweiz, die allmählich zu einem Städtenetzwerk zusammenwächst, wird Arbeitsteilung und Kooperation immer wichtiger, will sie im internationalen Wettbewerb bestehen können. Eine globalisierte Wirtschaft nimmt auf die helvetische Kleinräumigkeit wenig Rücksicht.

Das Desaster der Swissair und die hektischen Rettungsbemühungen für eine weltweit agierende Schweizer Luftfahrt bildeten einen Höhepunkt in der gegenseitigen Irritation von Basel und Zürich. Aus Zürcher Sicht wirkte etwa in der Tat befremdend, wie Unterschriften für einen Basler Sitz im Verwaltungsrat der neuen Airline gesammelt wurden. Im Kanton Zürich, der mehr als zehn Prozent an das Aktienkapital der Fluggesellschaft beisteuerte, ertönte von keiner Seite je der Ruf nach einer expliziten Zürcher Vertretung im Aufsichtsgremium. Der Konflikt hatte immerhin einen konkreten Hintergrund, ist doch die Zukunft der neuen Airline Swiss weiter ungewiss und bleiben die längerfristigen Folgen des Umbruchs für die beiden Flughäfen und die Wirtschaftsräume schwer absehbar.

Misstimmung gab es ebenso nach der Grossbankenfusion von 1999 um die doch eher symbolische Frage, wo denn nun die neue UBS ihren Hauptsitz hat, die schliesslich in eine salomonische Lösung mündete. Für die Entwicklung des Finanzplatzes in der Schweiz ist das nur sehr begrenzt von Bedeutung. Das Gerangel wiederholte sich um den Hauptsitz der Swiss, wobei Zürich nicht von ungefähr den Kürzeren zog. Auf die Gestaltung der Flugverbindungen in der Zukunft hat dies wenig Einfluss. Dazu lässt der knallharte Wettbewerb in der Luftfahrt wenig Raum.

Die Selbstverständlichkeit, mit der Zürich sich als Zentrum der Schweiz auffasst, erregt Anstoss. Der Standortentscheid des Schweizer Radios vom September 2001 etwa bewegte, anders als in Basel, die Öffentlichkeit in

Zürich nicht. Weniger, weil die Limmatstadt mit dem Umzug des Senders DRS 3 auf der Gewinnerseite ist. Die Bedeutung für den Medienplatz Zürich blieb relativ gering in einer Zeit, als mehrere private Fernsehstationen ihren Betrieb aufnahmen – um dann ebenso rasch wieder buchstäblich von der Bildfläche zu verschwinden.

Synergien statt Eigenbrötlerei

Der echten oder vermeintlichen Zürcher Gleichgültigkeit steht umgekehrt, was oft übersehen wird, eine gewisse Gelassenheit gegenüber, wenn Zürich übergangen wird, was hin und wieder vorkommt. So beim sachlich nur mit grösster Mühe nachvollziehbaren Entscheid der eidgenössischen Spielbankenkommission, kein einziges der zahlreichen Casinoprojekte aus dem bevölkerungsreichsten Kanton zu berücksichtigen. Mit Ausnahme der direkt Betroffenen, die mit Herzblut und viel Aufwand ein Konzessionsgesuch zusammengestellt hatten, und des kantonalen Finanzdirektors, der entgangenen Steuereinnahmen nachtrauerte, mochte niemand wehklagen.

Ebenso wenig, wenn Zürich klar die Nummer zwei bleibt, wie bei der faktischen Übernahme des kleinen, aber feinen Zürcher Messezentrums durch die Messe Basel. Abgesehen von einigen Gewerbetreibenden, die der Aussicht beraubt wurden, einmal dem Verwaltungsrat der einstigen «Züspa» anzugehören, hielt sich niemand darüber auf. Vielmehr begrüßte man den Entscheid auch in Zürich als richtig, um gegenüber der Konkurrenz im Ausland bestehen zu können. Inzwischen zeigen sich tatsächlich Synergien zum Vorteil beider Messestandorte.

Ein Beispiel erfolgreicher Kooperation bildete die Reaktion auf den Entscheid von Adtranz, die Wagonproduktion in der Schweiz einzustellen. Nach anfänglichen Differenzen zogen die Behörden von Baselland und Zürich am gleichen Strick und holten, gemessen an der schwierigen Ausgangslage, ein Optimum für die Belegschaft heraus. Von einem

Standortwettbewerb zwischen Basel und Zürich kann in vielen Bereichen kaum die Rede sein. Nach Auskunft von Stephan Kux, dem in Arlesheim wohnhaften Wirtschaftsförderer des Kantons Zürich, stehen sich bei konkreten Projekten zur Ansiedlung neuer Unternehmen die beiden Zentren nur sehr selten direkt als Konkurrenten gegenüber. Wer die Nähe zur Pharmaindustrie suche, ziehe von Anfang an ans Rheinknie. Zürich befinde sich, so Kux, meistens im Wettbewerb mit ausländischen Standorten oder mit dem Raum Genfersee.

Schrittmacherin Chemie, Bremsklotz Finanzplatz
Gemeinsam ist Zürich und Basel, dass beide je stark von einer Branche abhängen. Die Pharmaindustrie überstand die jüngste und unerwartet starke Baisse der Wirtschaft vergleichsweise unberührt. Zürich macht dagegen die herbe Erfahrung, dass der Finanzsektor keineswegs so unerschütter-

Der Hauptsitz der Swiss befindet sich in Basel, doch wie sieht die Zukunft des EuroAirports aus? Im Bild die neue Abflughalle, noch zu Zeiten der Crossair fürs «Eurocross» geplant.



lich ist, wie es jahrzehntelang den Anschein machte. Aufgrund der Branchenstruktur sank das Wirtschaftswachstum im Raum Zürich im vergangenen Jahr gegen null. Selbst gute Jobs in Banken und Versicherungen sind nicht mehr sicher. Neben der weltweit schwachen Börse waren zahlreiche Probleme hausgemacht in den Konzernzentralen. Die Krise könnte sich vertiefen und andauern, falls das Bankgeheimnis dem Druck aus dem Ausland zum Opfer fällt.

Im Jahr 2002 übernahm die Nordwestschweiz die Rolle des Wachstumsmotors in einer sonst stagnierenden Wirtschaft. Der Kanton Zürich, der sich zuvor rasch von der Rezession der 90er-Jahre erholt hatte, sah sich dagegen in der ungewohnten Rolle als Spitzenreiter bei der Arbeitslosenquote in der Deutschschweiz. Hingegen verfügt der Raum Zürich im Unterschied zu Basel über einen ausgeprägt starken Sektor an kleinen und mittleren Unternehmen, ein Standbein, auf das sich bauen lässt. In einer neueren Studie der Konjunkturforschung Basel (BAK) liegen Zürich und Basel unter neunzehn Standorten bezüglich wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit auf den ersten fünf Plätzen, gemeinsam mit London, München und Paris. Kein Grund, die Füsse hochzulagern: Zur guten Rangierung der Deutschschweizer Zentren trug primär das bereits erreichte Niveau bei, nicht die Dynamik der letzten Jahre. Die Konkurrenz holt auf.

Der Hauptunterschied zu Zürich bleibt Basels Status als Stadtkanton. Kraft seiner Grösse und zentralen Lage fällt es Zürich leichter, seinen Einzugsbereich effektiv auszuweiten. Gemeint ist weniger die reichlich virtuelle «Greater Zurich Area». Das gemeinsam von Wirtschaft und Kanton getragene Standortmarketing unter diesem Titel konnte bisher die Erwartungen kaum erfüllen. Die zugrunde liegende Zielsetzung sollte jedoch, obschon wegen der aktuellen Situation etwas weniger in den Vordergrund geschoben, nicht vergessen gehen. Nach dem Willen der Kantonsregierung soll Zürich einen Rang unter den fünf wichtigsten Wirtschaftszentren in Europa erobern. Das setzt, anders ist das gar nicht machbar, einen Raum mit mehreren Millionen Einwohnern voraus.

Schlüsselinfrastruktur S-Bahn

Eine entscheidende Rolle kommt dabei der Verkehrsinfrastruktur zu. Der Flughafen mit seiner ungewissen Zukunft ist selbstverständlich ein wichtiger Faktor, aber vielleicht nicht im Ausmass, wie es in Diskussionen zur Krise der Luftfahrt den Anschein machte. Das Nationalstrassennetz wiederum ist als helvetisch ausgewogenes Gesamtkunstwerk zu Recht so angelegt, möglichst keine Region zu bevorteilen. Unterschätzt wird hingegen, unter ökonomischen Gesichtspunkten, der historische Schritt, als der Kanton Zürich in den 80er-Jahren das Heft bei Planung, Ausbau und Finanzierung des regionalen Schienenverkehrs selbst in die Hand nahm. Die Eröffnung der S-Bahn 1990, ergänzt durch eine massive Verstärkung des Busverkehrs, bedeutete einen Quantensprung für den öffentlichen Verkehr, früher und umfassender als in anderen Regionen, und in einem Einzugsgebiet, das weit über den Kanton hinausreicht und rund zwei Millionen Einwohner zählt. Da neue Zuordnungen von Wohnen und Arbeiten möglich wurden, vergrösserte und öffnete sich der Arbeitsmarkt. Die Bevölkerung in der Region Zürich wächst überdurchschnittlich, der zusammenhängende Lebensraum dehnt sich aus. Man darf gespannt sein, wie sich das erste Jahrzehnt Zürcher S-Bahn ausgewirkt hat: Der Bund wird im Frühjahr 2003 die Agglomerationsstatistik auf der Basis der Volkszählung 2000 veröffentlichen.

Die S-Bahn hat, salopp ausgedrückt, den Verkehr aufgefangen, den sie zu einem guten Teil selbst erzeugt. Heute stösst sie an Kapazitätsgrenzen. Es ist gleichsam der Fluch jener weitsichtigen Tat, weitere gute Taten nach sich zu ziehen. Während man sich in Basel oder auch Luzern mit Planskizzen zur Erweiterung des Bahnknotens befasst und auf Geld vom Bund hofft, ist in Zürich der Bau des zweiten, unterirdischen Durchgangsbahnhofs bis 2012 beschlossene Sache. Mit dem immer dichteren Angebot der S-Bahn und durch die Inbetriebnahme von Bahn 2000 in zwei Jahren ergibt sich eine markante Erhöhung der Erreichbarkeit, nicht nur des Zürcher Stadtzentrums, sondern des Grossraums insgesamt. Dazu kommt, sofern noch das

Volk zustimmt, der Bau einer neuen, leistungsfähigen Vorortsbahn in der Flughafenregion. Das Vorhaben Glattalbahn läuft bewusst nicht als Massnahme zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, sondern gilt als Raumentwicklungsprojekt, was rückblickend ebenso auf die Zürcher S-Bahn zutrifft.

Grossräumiges Denken

Zwar gibt es begründete Zweifel, ob sich das Gebiet um den Flughafen weiter derart stürmisch verändert wie in den letzten zwanzig Jahren. Dennoch dürfte im Grossraum Zürich die Verstädterung rasch voranschreiten, wie die urbane Schweiz zunehmend zu einem Städtenetz zusammenwächst. Das zeigt sich etwa am regen Pendlerverkehr, der im Intercity zwischen Basel und Zürich in beiden Richtungen herrscht. Die charakteristisch schweizerische Kleinräumigkeit wird im Ausland je weiter entfernt, umso weniger wahrgenommen. In einer globalisierten Wirtschaft lautet die Frage nicht Basel oder Zürich, sondern Schweiz oder ein Land der EU. Gerade der Basler Konjunkturforscher Christoph Koellreuter spricht sich für eine Integration der Wirtschaftsräume Zürich und Basel bei zunehmender Arbeitsteilung aus, und er bemerkte einmal – an der Limmat, nicht am Rhein –, der metropole Raum Zürich erstreckte sich zunehmend von St. Gallen über Luzern bis nach Basel.

Der Name dieses Gebildes steht keineswegs einfach fest. «Das Label sollte nicht Zürich heissen, sondern Schweiz», sagt sogar der Zürcher Wirtschaftsförderer Stephan Kux. Ansätze einer grossräumigen Sichtweise gibt es: Auch der Kanton Zürich will den Stellenwert des attraktiven Bereichs Biotechnologie steigern. Sein Marketinginstrument «Zürich MedNet» mag dabei hin und wieder in Konkurrenz zum «BioValley Basel» geraten. International jedoch wollen die Standorte Basel und Zürich sowie Genf zusammen mit den Unternehmen in Zukunft vermehrt die Schweiz als Zentrum der Biotechnologie profilieren und haben zu diesem Zweck die Plattform «Swiss Biotech» ins Leben gerufen. Ein gesunder Wettbewerb im Innern schliesst ein gemeinsames Auftreten nach aussen nicht aus.

Die Messe Schweiz will hoch hinaus:
Der neue, markante Messeturm verändert Basels Stadtbild.

