

26. Juni 2013

METROPOLITANREGION BASEL

"Wir wollen keine Verlierer erzeugen"

Die neue Studie von Metrobasel zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Großraum Basel wartet mit provokanten Thesen auf.



Das Erlenmatt-Areal am Badischen Bahnhof in Basel ist eines der Quartiere für eine urbane Nachverdichtung. Foto: Erich Meyer

BASEL. Die Einwohnerzahl der Region steigt bis 2035 weiter; je nach Szenario wird ein Plus zwischen 60 000 und 200 000 erwartet. Welche Folgen hat dieses Wachstum für die Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur im Dreiländereck? Metrobasel beleuchtet das in einer Studie (Info) und zieht aufrüttelnde Schlüsse: Angesichts der regionalen Ziele und langfristiger volkswirtschaftlicher Belastungen gelte es, den Siedlungsbau mehr auf urbane Bereiche zu fokussieren; zudem brauche es eine regionale Institution, die idealerweise in allen drei nationalen Teilräumen hoheitliche Planungsbefugnisse hat.

Die Metropolitanregion Basel, dazu zählt Metrobasel auf Schweizer Seite die Basler Kantone, das Fricktal im Aargau, den District Delémont im Jura und die nördlichen Bezirke des Kantons Solothurn, den Kreis Lörrach in Südbaden und die Cantone Hünigen, Sierentz und

Ferrette im Elsass im Basler Südwesten, hat derzeit rund 920 000 Einwohner in 279 Gemeinden. 2035 werden es – je nach wirtschaftlicher Entwicklung – zwischen 980 000 und 1,2 Millionen sein. Wird dieses Bevölkerungswachstum entlang bisheriger Muster organisiert, würde es den seit Jahren anhaltenden Trend einer Zersiedlung der Peripherie, sprich des ländlichen Raums, aber noch beschleunigen und verfestigen.

Diese Entwicklungsperspektive kollidiert mit Zielen, die unter anderem in der Fortschreibung des Agglomerationsprogramms der Region Basel oder auch im Regionalplan des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee formuliert sind. Ersteres etwa postuliert nicht nur die Verdichtung im urbanen Zentrum Basel; vielmehr skizziert es diese auch für die regionalen Zentren im inneren Korridor um die Stadt, im Kreis Lörrach also im Siedlungsgürtel von Rheinfeldern bis Weil oder für St. Louis im Elsass; dazu kommt eine "moderate Stärkung" etablierter Regionalzentren im äußeren Korridor wie Schopfheim. Das alles aber immer als "axiale Entwicklung", das heißt entlang gut ausgebauter oder künftig auszubauender Achsen im Individual- wie im öffentlichen Nahverkehr, also vor allem entlang von S-Bahn und Straßenbahntrassen. Gehe die Entwicklung dagegen ungebremst weiter wie bisher, seien solche Visionen nicht realisierbar, betont der Wirtschaftsgeograf und Projektleiter der Studie. "Deshalb haben wir Handlungsbedarf", stellt Markus Gmünder weiter fest.

"Entwicklung findet da statt, wo man sie nicht haben will."

Daniel Müller-Jentsch, Swiss Avenir

Weit oben auf dieser To-do-List siedelt Gmünder wiederum ein – vermutlich – heißes Eisen an: Denn er regt an, dass nicht mehr alle Teilräume ihr Wachstumspotenzial, sprich bereits als Bauland ausgewiesene Flächenreserven, ausschöpfen. Letztlich gehe es darum, überdimensionierte Neubaugebiete im ländlichen Raum zu redimensionieren, vertiefte Daniel Müller-Jentsch von Avenir Swiss, der Denkfabrik der Schweizer Wirtschaft, diese Überlegung aus eidgenössischer, aber übertragbarer, Sicht. "Die

Entwicklung findet da statt, wo man sie raumplanerisch und verkehrstechnisch nicht haben will", so der Ökonom aus Schweizer Sicht weiter. Im Gegenzug müssten ländliche Räume wie das Obere Baselbiet oder auch das Obere Wiesental dafür jedoch in ihrer Rolle als natürliche Rückzugs- und Erholungszone des urbanen Raums aufgewertet und mit "Ausgleichsmaßnahmen" gegebenenfalls gefördert werden. "Denn wir wollen keine Verlierer erzeugen", wie Metrobasel-Direktorin Regula Ruetz sagt.

Parallel gelte es zudem, Flächenreserven in den Zentren, Industriebrachen oder Quartiere, wie das Dreispitzareal zwischen Basel und Münchenstein, besser zu nutzen. Darüber hinaus müssten die Kommunen im trinationalen Speckgürtel des Zentrums Basel zusätzliche, verkehrstechnisch möglichst gut angebundene Neubaugebiete generieren. Im Kreis Lörrach, für den indes nur im optimistischen Wachstumsszenario ein spürbares Bevölkerungswachstum prognostiziert wird, betrifft dies vor allem den genannten Siedlungsgürtel um Basel sowie das Markgräflerland bis Müllheim. Indes, darauf wies der Baselbieter Kantonsplaner Martin Kolb hin, gibt es auch in diesen als Siedlungsschwerpunkten vorgesehenen Kommunen durchaus Widerstände gegen weitere Verdichtung – zumindest gilt das für viele Baselbieter Gemeinde, schilderte Kolb in der anschließenden Diskussion. "Nachverdichtung ist nicht ganz einfach", wusste da auch der Grenzach-Wyhlener Bürgermeister Jörg Lutz.

Ergänzend zur Konzentration auf Siedlungsschwerpunkte müsse zudem die Verkehrsinfrastruktur und vor allem die Regio-S-Bahn weiter entwickelt werden. Kolb mahnte gar einen Wandel des Denkens an und plädierte dafür, künftig erst die Verkehrsinfrastruktur zu klären und dann ans Ausweisen von Baugebieten zu gehen. Weiterhin müsse das raumplanerische Instrumentarium nachjustiert, die rein angebotsorientierte Steuerung durch zusätzlich Anreize ergänzt werden.

**"Es fasziniert,
Kompetenzen zu
bündeln."**

Andreas Albrecht, Basler Großrat

Last, but not least brauche es eine übergeordnete Planungsinstitution mit hoheitlichen Befugnissen, an die die Kommunen Kompetenzen abgeben, und das idealerweise im trinationalen Kontext. Zwar ist dies Denken in funktionalen Räumen theoretisch unstrittig, der Basler Großrat Andreas Albrecht gar "fasziniert von der Idee, Kompetenzen zu bündeln, um vernünftig Raumplanung zu machen." Praktisch aber ist das noch Utopie. Schließlich bleibe auch der trinationale Eurodistrict da hinter der Erwartung zurück, befand Jörg Lutz. Er setzt daher darauf, die Dinge zwar regional zu koordinieren, aber jeweils national zu verankern.

GESAMTSCHAU

Die Studie ist Teil eines Masterprojektes 2020/35/50 von Metrobasel, wurde von Econlab und Rapp-Trans erarbeitet und fokussiert auf das prognostizierte Wachstum der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und darüber entstehender Pendlerströme. Was bedeutet das für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Region? Das eruiert das fast 90-seitige Werk als Metastudie; das heißt es macht keine neuen Untersuchungen, sondern führt Vorhandenes wie den Regionalplan Hochrhein-Bodensee zusammen, analysiert und verbindet alles zu einer Gesamtschau.

Autor: alb

Autor: Michael Baas