

**Zeitschrift:** Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft  
**Herausgeber:** Pro Senectute Basel-Stadt  
**Band:** - (2009)  
**Heft:** 5: Schwerpunkt Stadtentwicklung

**Artikel:** Im Gespräch mit Ralph Lewin : Metrobasel  
**Autor:** Lewin, Ralph / Ryser, Werner  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-843137>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 03.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Gestützt auf diese Definition wurde Metrobasel gegründet, Plattform und Think Tank für die trinationale Region Basel. Deren Träger – Behörden, Organisationen, Unternehmen und Persönlichkeiten aus den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft, dem aargauischen Fricktal, dem solothurnischen Schwarzbubenland, dem jurassischen Bezirk Delémont, dem deutschen Landkreis Lörrach sowie dem französischen Département Haut-Rhin – wollen der Bevölkerung und Entscheidungsträgern eine Zukunftsvision der Wirtschafts- und Lebensregion am Oberrhein aufzeigen. Letztlich geht es darum, die Attraktivität der Region zu steigern, ihren hohen Wohn- und Freizeitwert zu erhalten und das Angebot an interessanten und gut bezahlten Arbeitsplätzen zu fördern.

Im Vergleich zu anderen europäischen Grossräumen wie etwa London mit 13,5 Mio., Ile-de-France mit 12 Mio. oder der Lombardei mit 9,8 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern sind die drei schweizerischen Metropolitanregionen Zwerge. Im Gebiet der Metropolitanregion Zürich leben 1,68 Mio. Menschen, im Raum Genf-Lausanne 1,2 Mio. und in Metrobasel gerade noch 0,9 Mio. Die Besonderheit der drei Schweizer Regionen besteht darin, dass sich nur gerade Zürich ausschliesslich auf Schweizer Boden befindet. Ralph Lewin meint dazu:

**«Wir müssen näher zusammenwachsen, Grenzen überwinden. Beim schweizerischen Teil der Region allein befinden wir uns im subkritischen Bereich. Für gewisse Zentrumsleistungen brauchen wir ganz klar auch die Kaufkraft aus dem Elsass und dem Badischen. Ein grosses Einkaufszentrum wie die Stücker oder ein Universitätsspital mit Spitzenmedizin kann nur funktionieren, wenn man mit einem Kundenpotenzial von rund einer Million rechnen kann.»**

Es gehe einfach vieles zu langsam, fährt Ralph Lewin fort. Grenzüberschreitende Projekte wie beispielsweise die Tramlinie nach Weil könnten nur schwer umgesetzt werden. Dabei sei der Verkehr ganz zentral. Er habe auch ein hohes identitätsstiftendes Element. Wer mit dem Tram über die Grenze komme, habe weniger Widerstand das Zentrum zu nutzen. Zu Beginn des letzten Jahrhunderts waren die Grenzen offener. Um 1900 fuhr das Tram nach St. Louis, ab 1919 auch nach Lörrach. Begabte Kinder aus den beiden Städten kamen nach Basel ins Gymnasium. Die Durchlässigkeit der Grenzen war damals grösser als heute, wo die trinationale Situation der Metropolitanregion Basel für die Wirtschaftsförderung eine besondere Herausforderung bedeutet. Ralph Lewin erklärt:

**«Wir müssen die Wirkungen der Grenzen reduzieren und erreichen, dass wir schneller planen und realisieren können. Das setzt eine gewisse Delegation von Entscheidungskompetenzen an trinationale Gremien voraus, die mehr sein müssen als nur Debattierclubs. Das steht im Widerspruch zu gewissen urdemokra-**

**tischen Instinkten. Jede Gemeinde will ihre Hoheit, das ist in Lörrach und St. Louis ähnlich wie bei uns in der Schweiz. Natürlich hat die Nähe zum Stimmbürger ihre Vorteile. Aber nicht alle Themen betreffen die Neugestaltung des Dorfplatzes. Wenn wir mit anderen Metropolitanregionen Schritt halten wollen, dürfen wir für Projekte, die andernorts in fünf Jahren umgesetzt sind, nicht 20 Jahre brauchen.»**

In der Tat seien die Kleinräumigkeit, die Kantons- und Gemeindestrukturen ein Hemmnis, findet Ralph Lewin. Die politische Struktur sei dem Lebensraum nicht mehr angemessen.

**«Es fällt uns schwer, das zu überwinden. Manchmal denke ich, die Menschen wären durchaus bereit, über neue Strukturen nachzudenken. Ich glaube, es ist eher die Politik, die sich damit schwertut. Ich könnte mir vorstellen, dass es die Bevölkerung durchaus befürworten würde, den Lebensraum mit dem Entscheidungsraum deckungsgleich zu gestalten und dass hier eine Bereitschaft vorhanden wäre, die nach und nach von der Politik übernommen werden müsste.»**

In der Tat werden jenseits der politischen Entscheidungsstrukturen längst Grenzen überschritten. Nicht nur in der Wirtschaft, die in einer globalisierten Welt gelernt hat, über Kantons- und Landesgrenzen hinaus zu denken und zu handeln. Darüber hinaus ist zu beobachten, dass zahlreiche Nonprofit-Organisationen und Verbände fusionieren. Das Label «beider Basel» ist immer häufiger anzutreffen. Und selbst Behörden und staatliche Institutionen schliessen sich zusammen: Das gilt nicht nur für die Universität, das Kinderspital und die Häfen, sondern auch für das Lufthygieneamt, die Motorfahrzeugkontrolle und das Forstamt. Kein Mensch würde bestreiten, dass dieses Zusammengehen Sinn macht, vernünftig ist. Das alles seien Schritte in die richtige Richtung findet Ralph Lewin und formuliert zum Abschluss sein Credo:

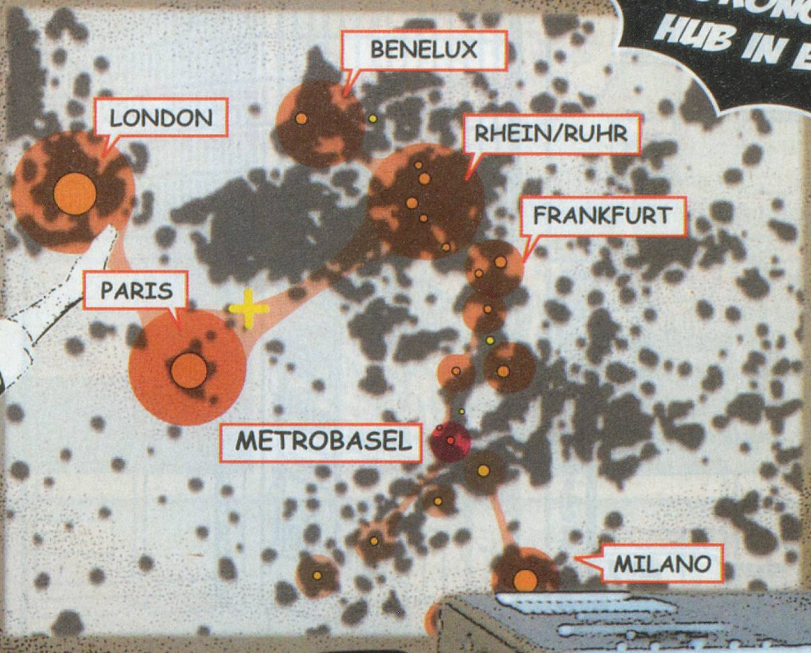
**«Wenn es nicht gelingt, die Grenzen zu überwinden, sieht es düster aus für die Zukunft der Metropolitanregion Basel. Oder positiv formuliert: Es muss uns gelingen, auf dem Weg der grenzüberschreitenden Kooperation weiterzukommen und schneller zu werden. Wir müssen die Dynamik behalten und verstärken. Wir müssen eine Identität finden als lebenswerte Region mit einem gemeinsamen attraktiven Zentrum, die über die Grenzen hinaus zusammengehört und gemeinsam Standortförderung betreibt und Infrastrukturen zur Verfügung stellt.»**

#### Verwendete Literatur

Archiv Basler Zeitung  
<http://de.wikipedia.org/wiki/Metropolregion>  
 Kobler Markus, Basler Wirtschaftsförderung mit neuen Impulsen, Stadtbuch 1995, CMS-Verlag, Basel, 1996  
 Peter Richard, Wirtschaftsförderung - das Basler Modell, Stadtbuch 1990, CMS-Verlag, Basel, 1991  
 Teueteberg René, Basler Geschichte, CMS Verlag Basel, 1986  
[www.metrobasel.ch/](http://www.metrobasel.ch/)  
[www.kmu.admin.ch/aktuell](http://www.kmu.admin.ch/aktuell)

DAS IST EINE KARTE DER EUROPÄISCHEN AGGLOMERATIONS-RÄUME. DIE WIRTSCHAFTLICHE STÄRKE DER REGION METROBASEL IST HIER MIT DEN WICHTIGSTEN 'HUBS' EUROPAS DARGESTELLT.

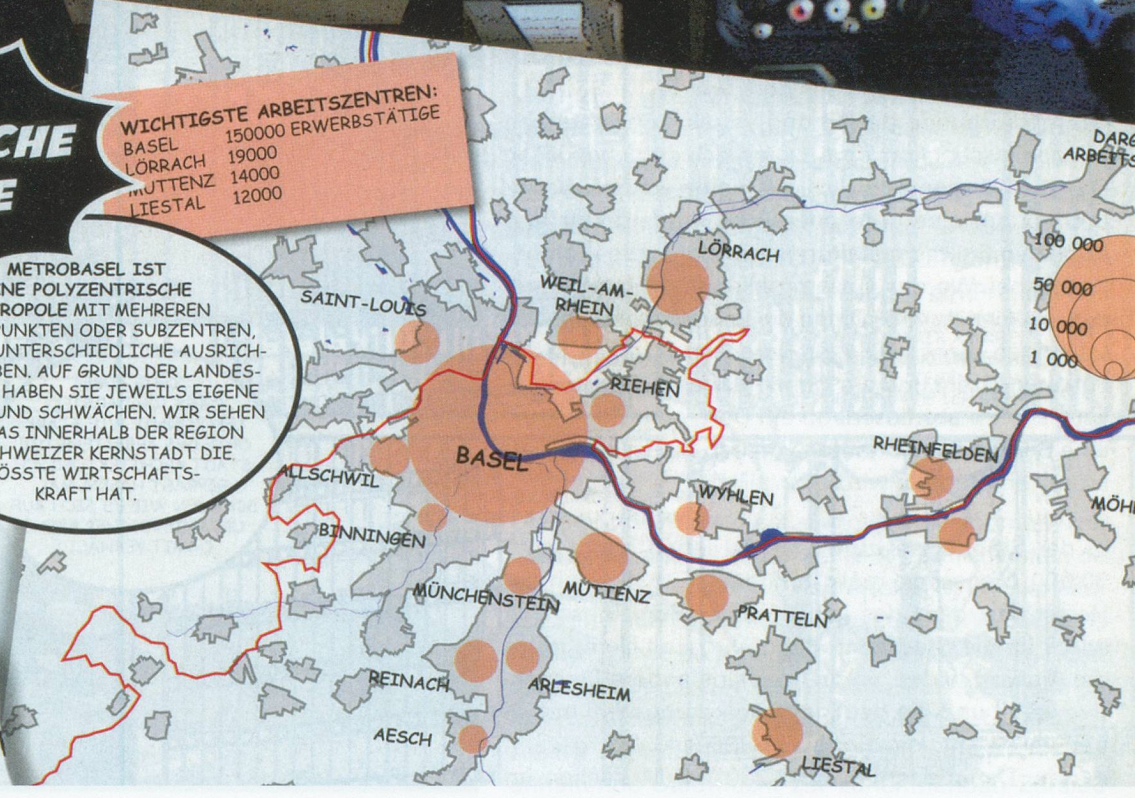
**METROBASEL IST EIN ÖKONOMISCHER HUB IN EUROPA**



**POLYZENTRISCHE METROPOLE**

WICHTIGSTE ARBEITSZENTREN:  
 BASEL 150000 ERWERBSTÄTIGE  
 LÖRRACH 19000  
 MÜTTENZ 14000  
 LIESTAL 12000

METROBASEL IST EINE POLYZENTRISCHE METROPOLE MIT MEHREREN SCHWERPUNKTEN ODER SUBZENTREN, DIE EINE UNTERSCHIEDLICHE AUSRICHTUNG HABEN. AUF GRUND DER LANDESGRENZEN HABEN SIE JEWEILS EIGENE STÄRKEN UND SCHWÄCHEN. WIR SEHEN ABER, DAS INNERHALB DER REGION DIE SCHWEIZER KERNSTADT DIE GRÖSSTE WIRTSCHAFTSKRAFT HAT.



**Bild oben**  
 Aus «MetroBasel. Ein Modell einer europäischen Metropolitan-Region» (Comic), ETH Studio Basel, 2009

Ein wegweisender Stadtentwicklungsansatz

## Die «Werkstadt Basel»

*[ryp.] So viel ist sicher: Eine Stadt funktioniert nur so lange, wie Menschen bereit sind, in ihr zu leben. Ziehen zu viele in die Agglomeration oder aufs Land, kann es für ein städtisches Gemeinwesen schwierig werden, öffentliche Aufgaben und Leistungen zu finanzieren. So gesehen, geht es darum, Bedingungen zu schaffen, damit sich die Menschen in der Stadt wohl fühlen und gern im Zentrum leben. Die Stadt als Lebens- und Wohnort aufzuwerten, das war das Ziel des Projekts «Werkstadt Basel» und ist auch die Grundidee, auf der die gegenwärtige Basler Stadtentwicklungsstrategie basiert.*

Mit dem Wohlbefinden ist es so eine Sache. Zuhause fühlt man sich meistens dort, wo die Familie lebt, wo man Freunde besitzt und wo sich Beziehungen pflegen lassen, kurz dort, wo es sich gut leben lässt. Daneben tragen natürlich auch eine schöne Wohnumgebung, eine gute öffentliche Infrastruktur und attraktive Freizeitgestaltungsangebote zum Wohlbefinden bei. Wo das Gesamtpaket stimmt, lebt man gerne. Wenn zu viele Dinge die Lebensqualität beeinträchtigen, zieht man weg. So gesehen, sind die Bevölkerungszahl und die Wanderungsbilanz gute Indikatoren, um abzulesen, ob ein Dorf, eine Gemeinde, eine Stadt oder ein Kanton von den Menschen als attraktiv empfunden wird oder nicht.

In der Stadt Basel zum Beispiel leben heute rund 30'000 Menschen mehr als in den 1930er-Jahren. Heisst das, dass das Leben in der Stadt geschätzt wird? Ist die Stadt eine Wohlfühllose? Nein, muss die Antwort lauten, wenn man eine andere Perspektive wählt und die heutige Bevölkerungszahl mit jener vergleicht, die Ende der 1960er-Jahre gezählt wurde. Damals lebten über 230'000 Menschen im Kanton Basel-Stadt, im Jahr 2000 waren es weniger als 190'000. In der Stadt (ohne Riehen und Bettingen) wohnten Ende der 1990er-Jahre gar weniger als 170'000 Menschen. So betrachtet, scheinen der Stadt die Menschen davonzulaufen. Doch ist es so einfach? Ist die Stadt ein Anziehungs- oder Fluchtpunkt? Wie wird sie tatsächlich wahrgenommen?

In den 1990er-Jahren war die Meinung vorherrschend, dass der Stadt Basel der «(un)aufhaltsame Niedergang» bevorstehe, wie es der damalige Chefredaktor der Basler Zeitung Hans-Peter Platz in einem Leitartikel ausdrückte.



Bild oben  
Kleinbasler Rheinufer

### Der (un)aufhaltsame Niedergang der Stadt?

Er schrieb am 10. September 1998 Folgendes:

«Mit kulturellen Einrichtungen, mit Freizeitangeboten und einem grossstädtischen Veranstaltungskalender allein ist auch in Basel keine funktionierende Stadt zu machen. Aber wer als Stadtgemeinde nicht einmal fähig ist, sein staatlich und privat existierendes Kapital an urbaner Attraktivität zentral, professionell und wirksam nach aussen zu vermarkten, darf sich über Mangel an Ausstrahlung und Wahrnehmung nicht wundern.»

Auslöser für die kritische Beurteilung der Lage der Stadt, war die kurz vorher eingetroffene Nachricht des Bundesamts für Statistik, dass Basel neuerdings nur noch drittgrösste Stadt der Schweiz sei – hinter Zürich und Genf. Dass diese Nachricht in Basel offenbar kein Erdbeben auslöste, wunderte den damaligen Chefredaktor der Basler Zeitung, der deshalb rhetorisch die Frage stellte, wie es möglich sei, «dass Basel so scheinbar gelassen hinnimmt, nicht mehr zweitgrösste Stadt der Schweiz zu sein?»

Vielleicht lag es daran, dass die städtische Regierung bereits zwei Jahre früher, im Sommer 1998, auf die seit längerem konstatierte Stadtfucht reagiert und mit der «Werkstadt Basel» jenes Stadtentwicklungsprojekt initiiert hatte, das die Stadt wieder attraktiver machen und dadurch die Abwanderung vieler guter Steuerzahler stoppen sollte – ein Projekt, das, so schrieb Hans-Peter Platz im zitierten Artikel, «weit mehr Ratlosigkeit als Handlungsabsichten» suggerierte. War das wirklich so? Wie lässt sich dieses Projekt heute beurteilen?

### Stadtfucht

Die Stadtfucht war kein singuläres Phänomen, welches sich auf Basel beschränkte. Tatsächlich hatten der nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte Wirtschaftsaufschwung und der dadurch angekurbelte Wohlstandszuwachs in vielen europäischen Staaten dazu geführt, dass sich die Besserverdienenden ein Eigenheim auf dem Land kauften. Urbanisten wiesen auf die Folgen solcher Suburbanisierungsprozesse hin. So führt eine anhaltende Stadtfucht zur zunehmenden Zersiedlung der Landschaft und damit zur allmählichen Zerstörung von Flora und Fauna. Mit der Zunahme des Pendlerverkehrs nimmt der motorisierte Individualverkehr zu, wodurch in den Rushhours die Strassen verstopft sind und Luft und Boden stark verschmutzt werden. Daneben führt Stadtfucht schlimmstenfalls sogar zur Verwaisung der Kernstadt. Plakativ wurde festgestellt, dass letzten Endes sogenannte «A-Städte» entstehen würden – Städte, in denen immer mehr Alte, Alleinstehende, Alleinerziehende, Abhängige, Ausländer, Arbeitslose, Arme, Auszubildende, Aussteiger, Ausgefippte, Ausgesteuerte und so weiter leben.

Es leuchtet ein, dass eine solche Entwicklung für den stadtstaatlichen Haushalt nicht förderlich sein kann. Wenn einer Stadt viele gute Steuerzahler abhanden kommen und der Fiskus mit weniger Mitteln möglicherweise gleich hohe oder gar steigende soziale Kosten zu bestreiten hat, wird es für jeden Finanzminister zu einer Herkulesaufgabe, die Staatsfinanzen ausgeglichen zu gestalten.

Real wurde ein Szenario dieser Art in Basel in den 1990er-Jahren, als das Ausmass der in den vorangegangenen Jahrzehnten stattgefundenen Stadtflucht ein erschreckendes Ausmass anzunehmen drohte. Zwischen 1970 und dem Jahr 2000 sank die Einwohnerzahl des Kantons Basel-Stadt um rund 45'000 Personen. Die Situation erfüllte den damaligen Vorsteher des basel-städtischen Finanzdepartements Regierungsrat Ueli Vischer mit Sorge, denn erstmals musste bei den Steuern der natürlichen Personen – nota bene der wichtigsten Einnahmequelle des Kantons – mit einem Rückgang gerechnet werden. Viele Möglichkeiten, um das öffentliche Haushaltsdefizit auszugleichen, standen ihm nicht offen: «Ich war mir bewusst», so schreibt er später, «dass eine Sanierung des Staatshaushaltes kaum mehr allein über Massnahmen im Ausgabenbereich möglich war. Dazu waren auch solche auf der Einnahmeseite notwendig. Eine weitere Erhöhung der im Vergleich zum Umland ohnehin bereits zu hohen Steuern stand allerdings ausser Frage.»

Tatsächlich eine schwierige Situation: Welche Möglichkeiten bleiben, wenn weder Ausgaben gesenkt noch Steuern erhöht werden können?

### Die «Werkstadt Basel»

Es war Daniel Wiener, dem es gelang den gordischen Knoten zu durchschlagen. Anlässlich einer Podiumsdiskussion kam der Geschäftsleiter des Kommunikationsunternehmens Ökomedia (die Firma heisst heute: ecos) auf Ueli Vischer zu und präsentierte ihm seine Überlegungen. Wiener selbst wusste aus Untersuchungen von namhaften Stadtforschern, dass eine als unzureichend empfundene Lebensqualität Menschen dazu bringen kann, aus Städten abzuwandern. Um diesen Prozess zu stoppen, so schloss er, müsste es also gelingen, die Lebensqualität in der Stadt zu steigern.

Jedoch: Die Vorstellungen darüber, was Lebensqualität heisst, sind individuell verschieden. Um also herauszufinden, wie die städtische Lebensqualität verbessert werden könnte, müsste man, so erkannte Daniel Wiener, «die Leute fragen, wo der Schuh drückt, wo die Lebensqualität für sie nicht stimmt». Damit war die Idee für das Projekt «Werkstadt Basel» geboren – ein Projekt, durch welches die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt dazu animiert werden sollten, ihre Vorschläge und Visionen zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in der Stadt ein-



Bild oben

Party beim Erlikönig, NT Areal (Erlenmatt)

zubringen. Ueli Vischer stand dieser Idee der Einbindung weiterer Bevölkerungskreise anfangs «skeptisch» gegenüber, wie er später schreibt, und auch im Regierungsrat löste der Vorschlag zuerst wenig Begeisterung aus. Positiver nahm der damalige Direktor des Gewerbeverbands und heutige Regierungsrat Christoph Eymann die Idee auf. Daniel Wieners «eloquent vorgetragene Strüsse von Ideen und Visionen» gefielen ihm sehr, notierte er später. Dank der Bereitschaft des Gewerbeverbands Basel-Stadt, eine Projektskizze zu finanzieren, gewann die Idee an Konturen und überzeugte im Sommer 1996 auch den Regierungsrat. Das durch Vorschläge von Fachleuten aus der Verwaltung angereicherte Feinkonzept wurde schliesslich zusammen mit dem Antrag eines Kredits in der Höhe von 900'000 Franken im Sommer 1997 dem Grossen Rat vorgelegt. Nach einer dreistündigen Debatte, in der das Projekt sowohl als «gigantischer Blödsinn» als auch als «sehr gut» bewertet wurde, stimmte der Rat dem Projekt und dem Kredit schliesslich mit 51 gegen 49 Stimmen knapp zu.

An der «Werkstadt Basel», dem «Projekt zur langfristigen Sicherung der Steuereinnahmen von natürlichen Personen», wie dieses Vorhaben offiziell hiess, beteiligten sich fast 1'000 Stadtbewohnerinnen und -bewohner. Neben der Sicherung der Steuereinnahmen natürlicher Personen definierte die Regierung als zu erreichende Ziele die Steigerung der Lebens- und

Wohnqualität im Stadtkanton, die Stärkung der Bedeutung der Stadt Basel als attraktives und lebendiges kulturelles und wirtschaftliches Zentrum, die bessere Durchmischung der Bevölkerungsstruktur, die Förderung der Integration der ausländischen Bevölkerung sowie die Vertiefung des gegenseitigen Verständnisses zwischen Basel und seinem Umland. In der Folge wurden über 400 Projektideen zu verkehrstechnischen und sozialen Themen erarbeitet. Einige davon konnten sofort umgesetzt werden, die Mehrheit der Ideen wurde jedoch in 25 Konsens-Konferenzen, an denen Teilnehmende der Innovationswerkstätten, Vertreter von Interessenverbänden sowie Fachleute aus der Verwaltung teilnahmen, im Dialog weiterentwickelt. Unter der Leitung von Moderatorinnen und Moderatoren einigte man sich schliesslich auf eine Reihe von Massnahmen. Anschliessend nahm die Verwaltung das Heft in die Hand und beschloss die einzuleitenden Umsetzungs-Strategien. Neben dem Werkstatt-Prozess wurden eine Reihe weiterer Projekte gestartet: Die Regierung liess eine «Wanderungsbefragung» durchführen, um herauszufinden, weshalb Baslerinnen und Basler aus dem Kanton weg- oder innerhalb des Kantons umziehen; eine Professoren-Arbeitsgruppe der Universität Basel ging der Frage nach, worin die Stärken des Kantons liegen; eine aus Gewerkschaftern und Arbeitgebern zusammengesetzte Arbeitsgruppe untersuchte, welche Bedeutung der Faktor Lebensqualität für die Wirtschaft hat; und zur Verbesserung der Situation im benachteiligten Kleinbasel wurde das Projekt «Integrale Aufwertung Kleinbasel» initiiert. Am Ende des zwei Jahre dauernden Prozesses konnte die Regierung im Juni 1999 ihr «Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel» präsentieren. Es umfasste rund 200 Massnahmen zur Aufwertung des Wohn- und Lebensraums sowie drei zentrale Impulsprojekte – erstens das «Impulsprojekt Rhein» zur Aufwertung des Gebiets am und um den Rhein, zweitens das Projekt «5000 Wohnungen für Basel» und drittens das mit 25 Millionen Franken verbundene Projekt zur Aufwertung des Wohnumfelds.

### Wie steht es heute um die Lebensqualität?

Zehn Jahre sind seither vergangen. Die Wanderungsbilanz des Stadtkantons ist heute relativ ausgeglichen. Damit konnte die Sicherung der Steuereinnahmen von natürlichen Personen vorläufig erreicht werden. Gleichzeitig scheint in der Bevölkerung die Meinung vorherrschend zu sein, dass es in Basel gut bestellt ist um die Lebensqualität. So gaben in der im Jahr 2005 durchgeführten Bevölkerungsbefragung ganze 96 Prozent an, dass sie sehr oder eher gern in der Stadt Basel leben.

Von den diversen Massnahmen, die im Rahmen des Aktionsprogramms Stadtentwicklung Basel in Angriff genommen wurden, sind heute die meisten umgesetzt. Das Rheinufer erfuhr eine sichtbare Aufwertung. Das Impulsprojekt «5000 Wohnungen für

Basel», das inzwischen unter dem Namen «Logis Bäle» geführt wird und heute zu einer der Kernaufgaben der Abteilung Kantons- und Stadtentwicklung gehört, wurde bis dato ebenfalls recht gut umgesetzt. So ist auf der Homepage von Logis Bäle zu lesen, dass sich «derzeit die Zahl neu erstellter Wohnangebote gegen 2500 zu» bewege. Neben bekannten Projekten wie Volta West, dem Südpark beim Bahnhof SBB oder dem Projekt auf dem Areal des ehemaligen Kinderspitals entstanden eine Vielzahl weiterer, wenn auch weniger bekannter, aber genauso attraktiver Wohnangebote, wie ein Blick auf die äusserst informative Internetseite von Logis Bäle zeigt. Weitere werden folgen. Daneben wurden viele Plätze umgestaltet und verschönert: Der Wettsteinplatz, der Tellplatz und der Hebelplatz, um nur drei prominente Beispiele zu nennen. Im Gundeli wurde die Güterstrasse aufgewertet und der Zugang zum Bahnhof verbessert, auf dem ehemaligen Güterbahnhof-Areal der deutschen Bahn wurde ein neues Arbeits- und Wohnviertel geschaffen, zwischen Peter Merian-Brücke und Münchensteinerbrücke steht ein wunderbarer Veloweg zur Verfügung, womit sich die Fahrt auf der stark befahrenen Nauenstrasse vermeiden lässt. Diese wenigen Einzelbeispiele mögen zeigen, dass die in den letzten Jahren stattgefundenen Stadtentwicklung zu einer Aufwertung der Stadt als Wohn- und Lebensort geführt hat. Dazu sind in der Verwaltung neue Abteilungen entstanden (z.B. das Stadtmarketing und die Kantons- und Stadtentwicklung), deren Hauptaufgaben darin bestehen, die Wohn- und Lebensqualität in der Stadt weiter zu verbessern (vgl. Artikel «Die Perle zum Glänzen bringen» in dieser Ausgabe) und gegen aussen darauf aufmerksam zu machen, dass Basel ein attraktiver Wohn-, Lebens- und Arbeitsort ist. Dass heute von behördlicher Seite jener Prozess fortgesetzt und weiter vorangetrieben wird, der mit der Werkstatt Basel initiiert wurde, kann als ein Erfolg der damaligen Bemühungen angesehen werden. Damit wird wohl keine zweite Welle der Stadtflucht einsetzen und Basel bleiben, was es ist: eine lebendige, lebenswerte Kleinstadt, die für etwas mehr als 150'000 Menschen ein geschätzter Lebensmittelpunkt darstellt.

### Verwendete Literatur

Fink, C., Stadtflucht als zentrales Entwicklungsproblem, in: Basler Zeitung, 21.5.1993.  
 Jenny, Esther Maria, Werkstatt Basel – Initiative zur Stadtentwicklung, in: Basler Stadtbuch 1998, Basel: Christoph Merian Verlag, 1999.  
 Kreis, Georg/von Wartburg, Beat (Hrsg.), Basel, Geschichte einer städtischen Gesellschaft, Basel: Christoph Merian Verlag, 2000.  
 Marcolli, Patrick, Hier Erfolgsgeschichte, dort Ort des Scheiterns. Heute zieht die Regierung Bilanz zum Aktionsprogramm Stadtentwicklung, in: Basler Zeitung, 4.12.2006.  
 Platz, Hans-Peter, Der (un)aufhaltsame «Niedergang der Stadt Basel», in: Basler Zeitung, 10.9.1998.  
 Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt (Hrsg.), Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel. Ergebnisse der Werkstatt Basel, Basel: Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, 1999.  
 Wiener Daniel (Hrsg.), Wir sind die Stadt. Das Beispiel Werkstatt Basel, Basel: Christoph Merian Verlag, 2001.  
[www.entwicklung.bs.ch](http://www.entwicklung.bs.ch)  
[www.logisbaele.ch](http://www.logisbaele.ch)