

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 44 (2003)
Heft: 2

Artikel: Städte im Zeichen von Auflösung und Nachhaltigkeit
Autor: Schneider-Sliwa, Rita
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088401>

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: 15.01.2026

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

Städte im Zeichen von Auflösung und Nachhaltigkeit

Rita Schneider-Sliwa

Zusammenfassung

Städte sind der wichtigste Lebens- und Erfahrungsraum der Weltbevölkerung. Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung in Industrieländern und über 50 % in den Entwicklungsländern leben bereits in Städten. Unsere Gesellschaft ist eine städtische – weltweit. Die Städte der Welt sind grösser als je zuvor, "Megacities" von 10 bis 20 Millionen Einwohnern sind auf jedem Kontinent ein Phänomen, das an Bedeutung rapide zunimmt. Waren es im 19. und frühen 20. Jahrhundert einzelne Industrien, welche zum Motor der volkswirtschaftlichen Wachstums wurden, so sind heute die Städte selbst die Triebkräfte der nationalen Ökonomien. Die grössten Metropolitanräume wachsen stetig, schaffen mehr Arbeitsplätze und produzieren mehr Güter und Dienstleistungen als ganze Volkswirtschaften. In den USA wird beispielsweise rund 80 % des Bruttoinlandsproduktes in den Metropolitanräumen generiert. Städte aller Grössenklassen werden heute mit Bedingungen konfrontiert, die es so in der jüngeren Vergangenheit nicht gab: den Auswirkungen wirtschaftlicher und politischer Integration, politischer Wenden und Krisen, Bevölkerungsmigration und -umschichtungen, Rückbau des Sozialstaates, technologischem Wandel sowie gesellschaftlichem Wandel. Städte und ihr Umland müssen daher heute als komplexes, zusammenhängendes "System" verstanden werden mit einer bebauten und einer quasi natürlichen Umwelt, einer Gesellschafts-, Wirtschafts- und politischen Struktur sowie einer planerischen Kultur, die auf die von aussen wirkenden Faktoren reagieren, mit ihnen agieren oder ihnen wirkungsvolle Kräfte entgegen stellen können. Was in und mit unseren Städten geschieht, kann uns daher nicht gleichgültig sein. Vielleicht das wichtigste Merkmal, das Städte in hochentwickelten Ländern kennzeichnet, sind Dekonzentrationsprozesse und ihre soziodemographischen, wirtschaftlichen und räumlichen Auswirkungen. Diese Prozesse, ihre Folgewirkungen und Implikationen für Metropolitanplanung, Stadtmarketing und Städtevernetzung werden im Folgenden umrissen.

Adresse der Autorin: Prof. Dr. Rita Schneider-Sliwa, Geographisches Institut der Universität Basel, Abteilung Stadt- und Regionalforschung, Klingelbergstr. 27, CH-4056 Basel

1 Dekonzentrationsprozesse und die Auflösung von Stadtregionen

Dekonzentration von Bevölkerung und Arbeitsplätzen, bekannt unter Begriffen wie “Suburbanisierung”, “Periurbanisierung”, “Counterurbanisierung” oder ganz einfach “Abwanderung” sind seit Jahrzehnten in Europa und seit rund 1970 für die Region Basel wohl dokumentiert. In Basel hat die Bevölkerung seit 1970 von ca. 236'000 auf ca. 193'000 im Jahr 2002 abgenommen; der abwandernden Schweizer Bevölkerung von über 51'000 Personen stand ein Zuwachs an Personen aus dem Ausland von annähernd 12'000 Personen gegenüber (*Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt* 1997, 2001).

Die Gründe hierfür wie auch für die allgemeinen Dekonzentrationsprozesse in anderen Städten sind vielfältig, z. B.:

- Vermeidung negativer Entwicklungen, z. B. wahrgenommene Unwirtlichkeit der Stadt bedingt durch hohe Umwelt- und Verkehrsbelastung oder Verfallserscheinungen, Kriminalität oder Empfinden von Unsicherheit, Konzentration von Armen und Randgruppen oder Bedeutungsverlust wichtiger Wirtschaftszweige und innerstädtischer Standorte.
- Steuernachteile durch höhere Pro-Kopf Steuerbelastungen wegen gleichbleibender oder steigender Ausgaben für öffentliche Sicherheit und Infrastruktureinrichtungen bei abwanderndem Steueraufkommen.
- Positive Anziehungskraft des Umlandes aufgrund geringerer Bodenpreise, weniger dichter Bebauung, neuerer Wohnsubstanz, guter Arbeitsmöglichkeiten und guter Pendelmöglichkeiten.

In Innenstädten wird das Wohnen zur Nebenfunktion und dies hat Folgen: Städte verlieren schleichend ihre sozialen Versorgungsfunktionen. Diese sind:

- *Produktion von Gütern und Dienstleistungen* in ausreichendem Masse für die Bevölkerung.
- *Generieren von wirtschaftlichen Innovationen* und damit Steigerung der Produktivität und Konkurrenzfähigkeit durch Förderung der Bildung.
- *Sicherstellung der Wohnraumversorgung*: Der Staat und die Privatwirtschaft erhalten, verbessern und erneuern Wohnraum, Wohnflächen und Quartiere, welche die Sicherheit, soziale Interaktionsmöglichkeiten und ein Vertrauen in die Stadt schaffen.
- *Gewährleisten der Sozialen Wohlfahrt*. Dazu gehört die Finanzierung öffentlicher Einrichtungen der Kultur, des Sports oder sozialer Belange.
- *Staatliche Verwaltung und Aufrechterhaltung eines sinnvollen Steuersystems*, welches die genannten gesellschaftlichen Funktionen einer Stadt garantiert.

Die öffentlich geführte Diskussion über die finanzielle Schieflage des Kantons Basel-Stadt, der Rückbau öffentlicher Leistungen, aber auch die verschärfte Armutsproblematik in der Schweiz bestätigen nun auch für Basel jene Funktionseinbussen, die bereits in vielen anderen Städten festzustellen sind.

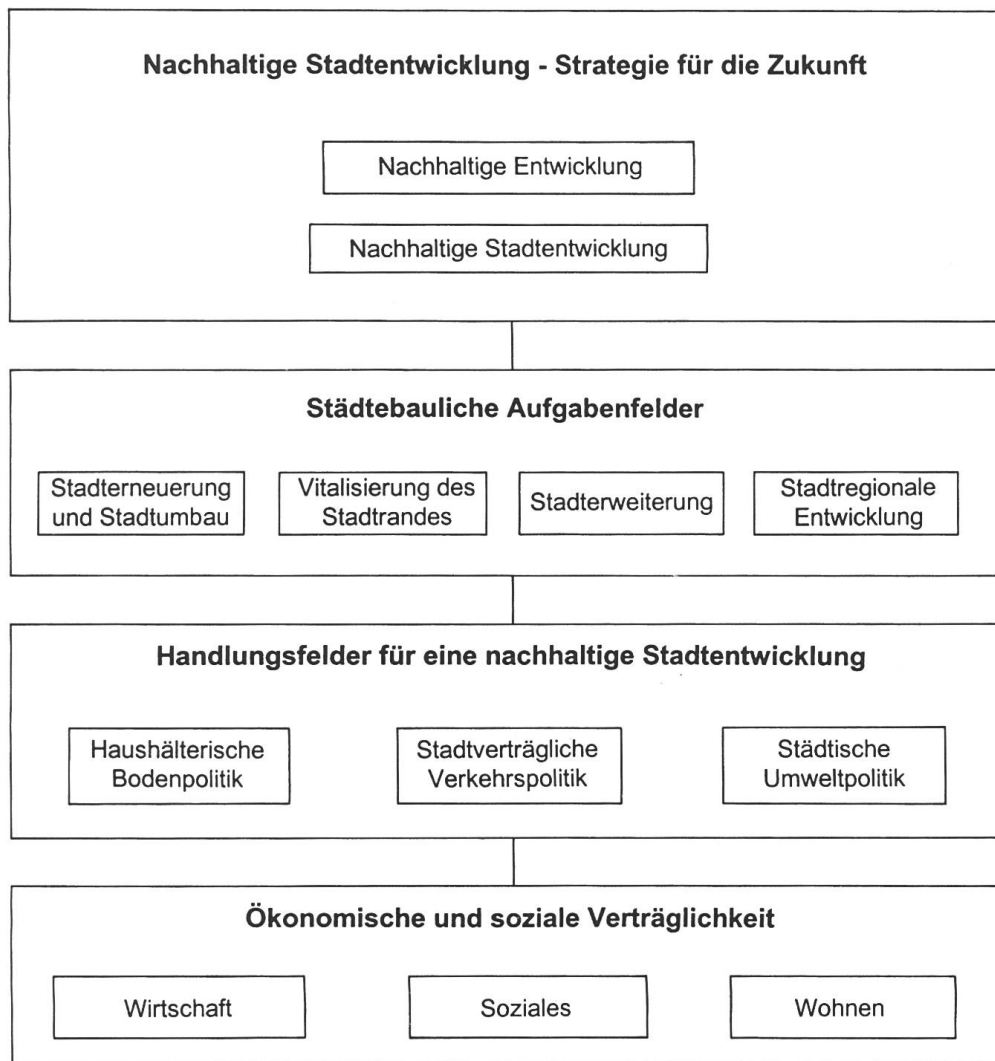


Abb. 1 Nachhaltige Stadtentwicklung.

Man spricht bei solchen Entwicklungen vom funktionalen Niedergang einer Stadt, der wachsenden Unfähigkeit, ihre Versorgungsfunktionen adäquat zu erfüllen. Über den Verlust von städtischen Funktionen gehen auch Fähigkeiten verloren, die in der Gegenwart dringend nötig wären und mittlerweile als Zielgrösse jeder modernen Stadt definiert werden: nämlich Beachtung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit (Abb. 1).

Neben den langfristigen, strukturellen Problemen gibt es sofortig spürbare: Stadtflucht führt zur wachsenden Belastung der Innenstädte. Durch ihre Selektivität hinterlässt die Abwanderung von Personen mit besserer Ausbildung allein statistisch einen zunehmenden Anteil von Personen mit bestimmten Merkmalen zurück: Ältere, Ärmere, Arbeitslose, Alleinstehende, Auszubildende, Ausländer, Ausgegrenzte – die sogenannte “A-Stadtentwicklung” beginnt sich abzuzeichnen und bestehende fiskalische Probleme zu verstärken, ist doch die Versorgung einiger dieser Personengruppen allein schon im Gesundheits- oder Ausbildungsbereich besonders aufwändig. Während sich in der Kernstadt die soziodemographischen

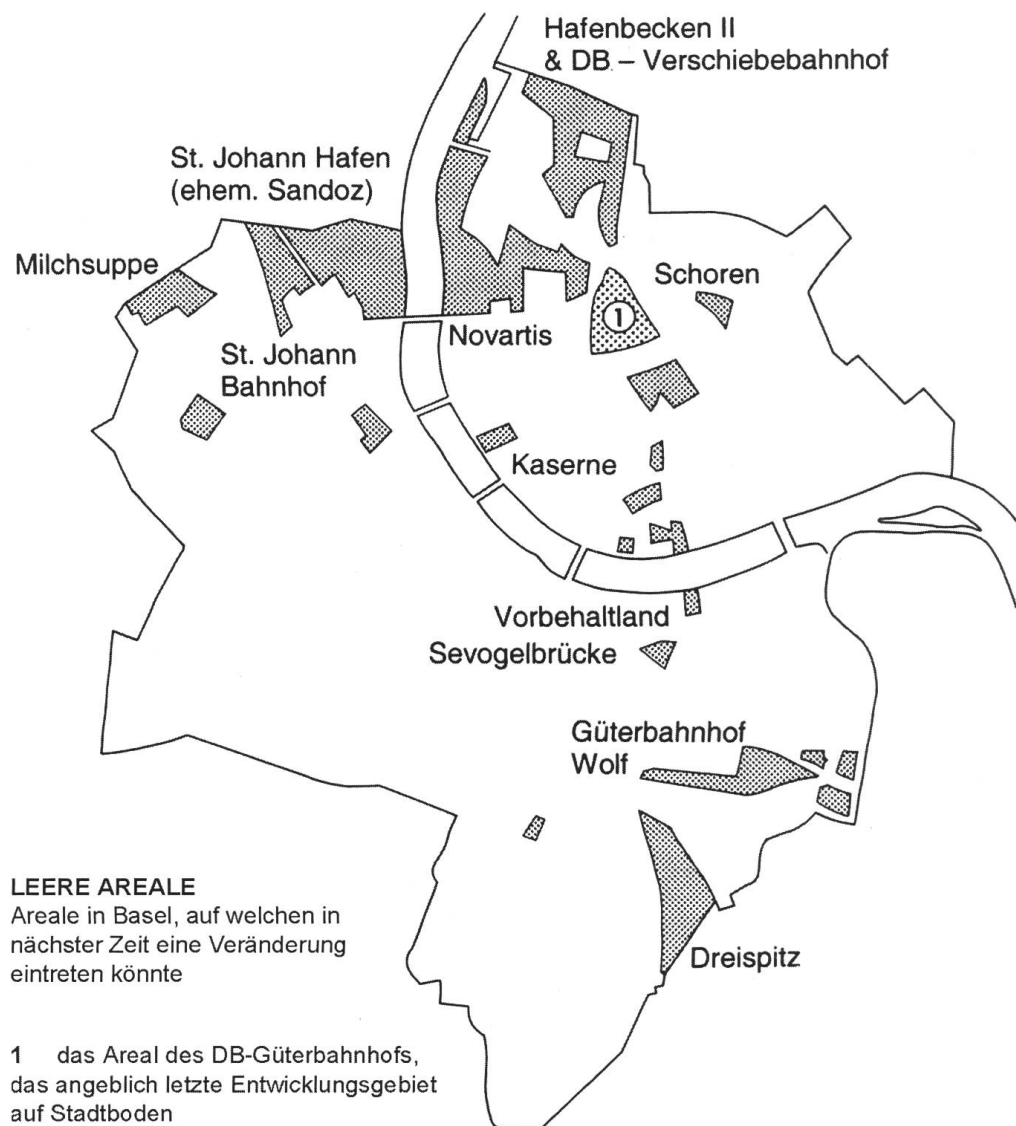


Abb. 2 Umnutzungs- bzw. Leerareale in Basel.

Enklaven der “A-Stadt” zeigen, verändern die Städte in anderen Bereichen ihr Gesicht: Innerstädtisches Ödland, Industriebrachen und “Wirtschaftswüsten” einerseits und sorgfältig orchestrierte Innenstadtgestaltung mit Hotels, Sportstadien und Stadtraumgestaltung für gehobene Einkommensgruppen andererseits werden sichtbar. Basels Messeturm, der St. Jakob Park oder der als “*gated community*” in der Stadt Basel geplante Campus-Stadtteil der Pharmaindustrie sind Beispiele für Tendenzen, wie sie sich seit mehr als dreissig Jahren in den meisten Städten der westlichen Industrienationen abzeichnen und nun auch in Basel einsetzen.

2 Lebensstilorientierte Planungspolitik

In der modernen westlichen Stadtregion werden also Lebensstile die wichtigsten städteformenden Kräfte: Suburbia bzw. Agglomerationsentwicklung ist ausgelebter Lebensstil, Manifestation wachsenden Wohlstands und Bedarfs an Wohnflächen. Die Ausdehnung der Stadtlandschaft und die Zersiedlung der Landschaft durch Eigenheime und neue Wohnsiedlungen für die Kleinfamilie – das heute vorherrschende Lebensmodell – gestalten Stadt- und Restnaturraum vollends um.

Die Stadt und die Agglomeration werden nur noch selektiv aufgewertet. Pluralisierung der Lebensstile und der Lebensentwürfe führt in der Innenstadt zu einer entsprechenden Infrastruktur für gut verdienende, karriereorientierte, kinderlose junge Menschen. Diese brauchen, um ihr Leben optimal organisieren zu können, zentrale Ausgangspunkte: innenstadtnahe Wohngebiete als Orte der Lebensstilkonkurrenz, Theater, „Ambiente“, ein vielfältiges Angebot und einen gewissen Stil privatwirtschaftlicher Versorgungseinrichtungen. Die Stadtpolitik geht auf diese Bedürfnisse zunehmend ein – die lebensstilorientierte Planungspolitik favorisiert die auf gehobene Einkommensschichten abgestimmte Stadtraum- und Innenstadtgestaltung mit Fussgängerzonen, Einkaufspassagen, Museumsbauten, einem urbanen Ambiente einer Dienstleistungs- und Kultargesellschaft, die darin auch einen der wichtigsten weichen Standortfaktoren für Wirtschaftsunternehmen sieht. Lebensstilorientierte Stadtraumplanung wird zur Stadtpolitik schlechthin. Die täglichen Zeitungsmeldungen zu einzelnen öffentlichen Bau- und Planungsvorhaben informieren: Auch Basel vertritt wie jede andere Stadt in der Ära der Globalisierung die gleichen Politikmassnahmen, die um die Gunst der Bewohner/Steuerzahler, der Investoren und der Touristen bedacht sind.

Die Fragen seien nicht nur erlaubt, sie sind auch schon in der wissenschaftlichen Literatur gestellt worden: Wer plant unsere Städte, Planer oder Projektentwickler? Für wen planen wir heute noch unsere Städte, für welche Einkommensgruppen, für welche „Anspruchsgruppen“ (*Preiser* 1990)? Stadtprobleme wie die beschriebenen werden nicht oder nicht durch alleinigen Fokus auf das so genannte gute Steuersubstrat behoben, auch wenn sein Verlust ein nicht unerheblicher Teil der Ursachen von funktionalem Stadtverfall darstellt. Die Lösungen sind nicht monokausal zu suchen, sondern viel weiter anzusetzen und diese erfordern Systemänderungen und systemares Denken in mindestens zwei grossen Handlungsfeldern:

1. Metropolitanplanung/Masterplanung mit Städtevernetzung,
2. Stadtmarketing als marktorientierte Stadtentwicklungspolitik.

3 Metropolitanplanung für eine trinationale Stadtregion Basel

Die beschriebenen Trends und Auswirkungen auf die Entwicklung von Stadtregionen verdeutlichen, dass eine andere Art von Planung an Bedeutung gewinnen sollte, denn die gebauten Ergebnisse von Planungen wirken über Jahrzehnte, sogar über Jahrhunderte. Viele Planungsentscheidungen sind jedoch nur auf einen Zeithorizont von wenigen Jahren anstatt mehreren Jahrzehnten angelegt. Auch sind sie nur

mit räumlich begrenzter Reichweite konzipiert. Angesichts der langfristigen Trends in Stadtregionen wären jedoch eine übergeordnete Metropolitanplanung, eine gesamtstädtische Entwicklungsplanung und eine proaktive Vorgehensweise, um diese umzusetzen, notwendig.

Ausgang einer solchen Planung wären die Überlegungen, den Stellenwert der Zukunft in der Stadtentwicklung und Stadtentwicklungspolitik stärker zu berücksichtigen, denn nur so können Städte als Lebens- und Wirtschaftsräume langfristig gesichert werden. "Stellenwert der Zukunft" bedeutet, in die "Gestaltung des Wandels" einzutreten, selbst wenn finanzielle und fiskalische Sachzwänge bestehen. Eine zukunftsgerichtete Stadtpolitik bedarf eines neuen Verständnisses von Stadtplanung und der Zeiträume, für die man diese auslegen muss. Viele Stadtentwicklungsprojekte sind für einen Planungs- und Durchführungszeitraum von nicht mehr als zwanzig Jahren ausgelegt. Die Stadtplanungen grosser Metropolen waren jedoch auf einen Zeitraum von 60 bis 100 Jahren ausgerichtet. Dies unter der Annahme, dass kürzere Zeiträume nur eine lineare Fortführung der gleichen Stadtentwicklung hervorbringen, während man nur in längeren Zeiträumen einen echten *Wandel einleiten* kann.

Visionen für längere Zeiträume zu entwickeln hiesse, von dem projektbezogenen Ansatz der Stadtentwicklung (Stadtentwicklung durch viele einzelne Grossprojekte) zu einem über mehrere Jahrzehnte angelegten integralen Stadtentwicklungsplan überzugehen, der selber gut zehn oder zwanzig Jahre durch einen politischen Prozess bestimmt und abgestützt werden muss. Betrachtet man wichtige zukunftsorientierte Dokumente für die Stadt und Region Basel (*Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt* 1999; *Baudepartement und Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt* 2001; oder *Regionalplanungsstelle beider Basel* (1998); *Kanton Basel Stadt* 2001; *TAB* 2001), so fällt auf, dass viele wichtige Einzelprojekte lanciert wurden, dass es jedoch kaum einen Gesamtentwicklungsplan für die Basler Regio gibt. Das Regierungsprogramm des Regierungsrates für die Jahre 1997 bis 2001 zeigt in seinem Punkt Nr. 16 zum Wohnen und Städtebau einige einzelne Ziele wie: Schaffen von zusätzlichem Wohnraum, insbesondere auch für gehobene Ansprüche, Verbessern der Wohnumfeld-Situation, städtebaulich hochwertige Entwicklung ausgewählter Stadtteile und Areale, städtebauliche Reintegration freierwerdender Industrieareale ins Stadtgefüge sowie Verwirklichung einer trinationalen Raumordnung. Die Vorgehensweise bleibt jedoch sektoral und punktuell: Es handelt sich um ein "*planning by opportunities*", das zwar die Flexibilität gibt, auf viele Möglichkeiten einzutreten, das aber auch die Möglichkeiten eines langfristigen Gesamtentwicklungsplans nicht voll ausschöpft. Dass man jedoch die Zukunft von Stadtregionen auch in der Schweiz neu überdenken und klar definieren sollte, wird mittlerweile auch von renommierten Einrichtungen wie Avenir Suisse vorgeschlagen (*Eisinger & Schneider* 2003) und sogar in den Überlegungen der Bundesregierung zu einer Agglomerationspolitik.

Betrachtet man die Zukunftsgestaltung als wichtigste Aufgabe der Stadtentwicklung, dann hiesse dies, grosse integrale, ressortspezifische, ressortübergreifende, grenzüberschreitende Rahmenpläne zu schaffen, die von einfachen Steuerungskonzepten (z. B. Verkehrsinfrastrukturplanung oder Wohnraumbeschaffung) zu einer *übergeordneten, umfassenden Kontextsteuerung* der Region übergehen.

Dem hier vorgeschlagenen Konzept einer Masterplanung für die Metropolitanregion Basel könnte man entgegenhalten, dass die Region zu gross und mit ihren drei unterschiedlichen Staatssystemen zu kompliziert zu handhaben wäre. In der öffentlichen Meinung mag man gar annehmen, dass es keine Mechanismen gäbe, eine solche Planung überhaupt einzuleiten oder aber, dass mit der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) eben dieser Mechanismus existiere. Betrachten wir diese Annahmen der Reihe nach:

Eine "Masterplanung" für eine Stadtregion, wie sie hier vorgeschlagen wird, ist keineswegs neu oder utopisch: Amerikanische und europäische Grossstädte planen mit derartigen Metropolitanplanungen seit über einhundert Jahren, man denke hier an den Burnham Plan von Chicago von 1893, dem weltweit ersten Metropolitanplan, dem alle späteren Metropolitanpläne nachempfunden waren, darunter die Gross-Berlin-Planung von 1921 oder die Generalverkehrsplanung der Stadtregion Zürich von 1921. Grösse kann alleine nicht ins Feld geführt werden gegen eine umfassende Metropolitanplanung für eine Region wie Basel, in Anbetracht der erfolgreichen Planungen von Stadt-Umlandverbänden wie in Frankfurt oder einer umfassenden Stadtplanung für eine Stadt wie Berlin, die ein Vielfaches grösser als die Stadtregion Basel ist.

Überdenkt man die Möglichkeiten, in einer trinationalen Stadtregion grenzübergreifende, rechtsverbindliche Planungen und entsprechende Verantwortlichkeitsverteilungen einzuleiten, so steht dem klassischen Argument, dass man eine Stadtregion nicht über Staatsgrenzen planen könne, seit 1996 das Karlsruher Abkommen entgegen. Dies ist ein Staatsvertrag und trinationaler ordnungspolitischer Rahmen, der viele neue Möglichkeiten für interkommunale sowie grenzüberschreitende Planungen zwischen Kantonen, Bundesländern und Départements eröffnet. So kann der Kanton Basel-Stadt mit den Gebietskörperschaften des benachbarten Auslandes bilaterale Verträge für eine ausgewogenere Entwicklung abschliessen.

Die rechtliche Grundlage für eine Gesamtplanung besteht also und auf deutsch-französischer Seite wird sie genutzt. Jedoch wird sie in Schweizer Planungen nicht proaktiv ausgeschöpft. Die Hintergründe sind vielfältig und sicher auch politisch-kulturell mitbedingt: Einerseits ist im Schweizer Teil der Agglomeration Basel die Entscheidung, *nicht* alle europäischen Planungen mitzutragen, noch relativ breit abgestützt, andererseits sind hier nicht alle Vorteile einer grenzübergreifenden Stadtplanung gänzlich erkannt, sind doch die Möglichkeiten des Abkommens so gross, aber auch so neu, dass notgedrungen noch Anlaufhürden bestehen.

Erfreulich ist, dass die Planungskonzepte der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB 2001) von 2002 sehr deutlich zeigen, dass Grossstadtprobleme in dieser Einrichtung als zentrale trinationale Aufgabe verstanden werden und mit vielen Einzelprojekten sogar eine Entwicklungsdynamik eingeleitet werden könnte, die zu einem Anstoss für eine neue internationale/interkommunale Gesamtentwicklungskonzeption werden könnte. Einige fast bescheiden wirkende Planungen könnten sogar von grosser Signalwirkung sein: So wird beispielsweise in einer Machbarkeitsstudie überprüft, ob das Tram Nr. 8, dessen Endstation vor der deutschen Grenze liegt, nicht über die Grenze nach Weil-Friedlingen geführt werden könne. Eine anwohnerfreundliche Verbindung über die Grenze würde es vielen Schweizern erlauben, die derzeit zu Fuss über die Grenze gehen oder den in ungenügender Frequenz verkehrenden Bus nehmen, ihre Einkäufe "drüben" effizienter zu tätigen.

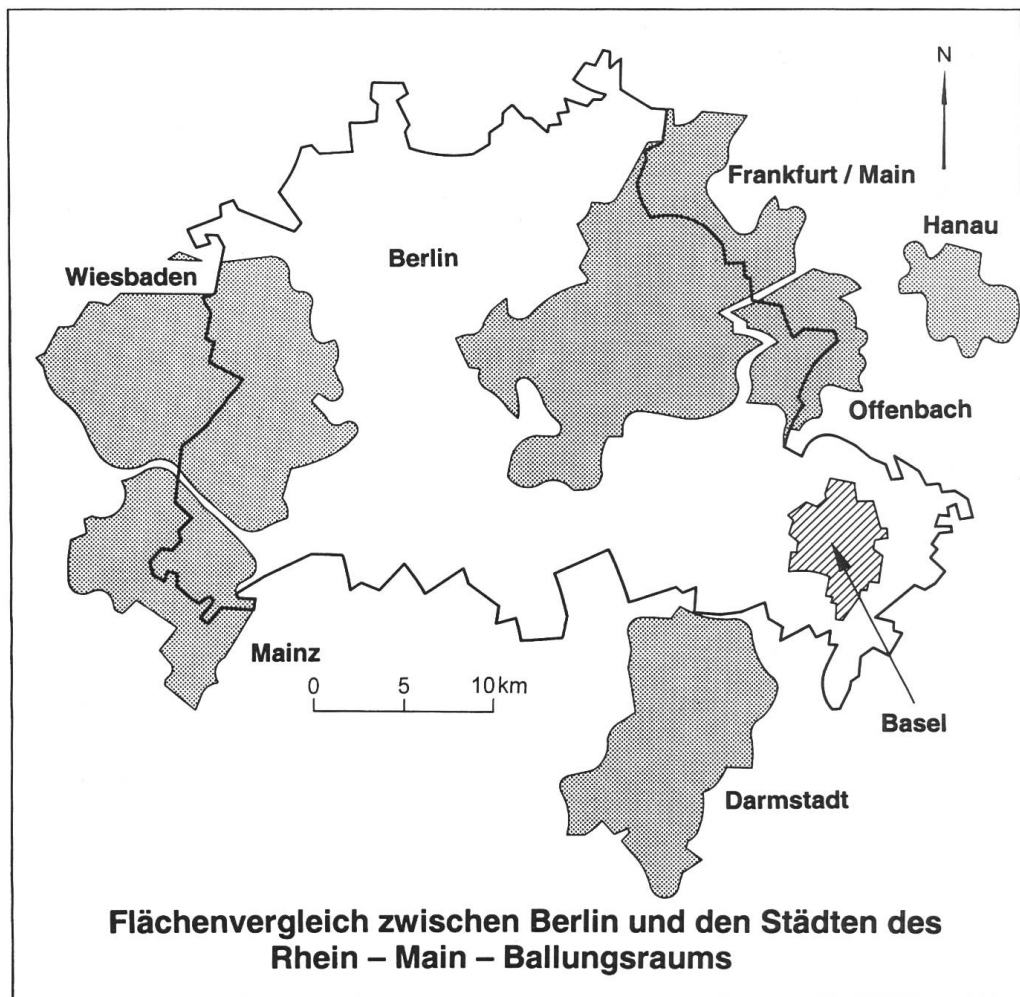


Abb. 3 Grossraum Frankfurt, Berlin und Basel im Vergleich.

Viele Schweizer sind auf das Einkaufen im Ausland angewiesen. “Einkaufen in Deutschland”, das bedeutet für viele in der Region Basel der Einkauf im Marktkauf/Rheincenter in Weil-Friedlingen rund 50 Meter hinter der deutsch-schweizerischen Grenze. Es handelt sich hierbei um eines der grössten, umsatzstärksten und preiswertesten Grosseinkaufszentren im gesamten Grenzraum. Seine Kunden kommen zu rund 68 % aus der Schweiz und zum Teil reisen sie bis von Luzern oder Genf an, um hier ihre sehr viel preisgünstigeren Einkäufe zu tätigen, die selbst bei einer Verzollung noch erheblich unter dem Schweizer Preisniveau liegen (*Schneider-Sliwa* 1999). Nachdem jahrelang diese Verbindung diskutiert wurde, zeigt die Überlegung zur grenzüberschreitenden Tramverbindung immerhin ein Anerkennen der grenzüberschreitenden Einkaufsrealität, die man auch durch mangelnde öffentliche Verkehrsanbindungen nicht mehr umkehren kann. Es zeigt jedoch auch, dass man mit den wichtigen Konkurrenzstandorten, die ähnliche Entwicklungen vorantreiben, Schritt halten will (*Strasbourg Communauté Urbaine, Kehl am Rhein, Region Alsace* 2001).

Als suboptimal für die Planungen der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) muss festgehalten werden, dass diese Einrichtung selbst kein Stadt-Umland-Verband mit rechtlich verbindlichen Befugnissen und umfassenden finanziellen Mitteln ist, anders als die Stadt-Umland-Verbände in Deutschland oder Frankreich. Daher ist die Durchführung der vielen wohlkonzipierten Projekte der TAB stark vom politischen Prozess abhängig. Das Basler Realmodell des *“planning by opportunities”* ohne einen starken Stadt-Umland-Verband institutionalisiert und mit Befugnissen ausgestattet zu haben, könnte sich langfristig als nachteilig auswirken, zumal die Nachbarn am Oberrhein mit funktionierenden Stadt-Umland-verbänden weitreichende Planungen einleiten, mit denen sie ihren Stadtregionen im Wettbewerb der Städte eine bessere Standortqualität verleihen. Beispielhaft hierfür sind die *Communautés Urbaines*, die seit 1966 für die Grossstadträume Frankreichs die spezifische Verwaltungsform des Stadt-Umland-Verbandes darstellen, welche trotz kommunaler Zersplitterung gemeinsame Entscheidungen ausarbeiten. Sie strukturieren die interkommunale Zusammenarbeit durch Schaffung einer zusätzlichen Ebene. Sie erheben auch Steuern und Abgaben in ihrem Einzugsbereich, mit denen sie ihre Planungen finanzieren können. Die *Communauté Urbaine* von Strasbourg umfasst mittlerweile 41 Gemeinden, die wegen der engen Verflechtungsbereiche mit dem weiteren Umland eine Ausdehnung zu einem noch grösseren Stadt-Umland-Verband mit 141 Gemeinden vorbereiten. Es gibt auch deutsche Pendants, jedoch keine Schweizer Stadt-Umland-Verbände.

Formen der Gemeindekooperation bestehen z. B. auch auf der deutschen Seite der Agglomeration Basel: Benachbarte Gemeinden desselben Landkreises können einen Gemeindeverwaltungsverband als Gebietskörperschaft des öffentlichen Rechts bilden. Dessen Aufgaben sind beispielsweise: Massnahmen der Bodenordnung, Bauleitplanung, Raumplanung, Hoch- und Tiefbau, Gemeindeverbindungsstrassen und -Infrastruktur. Im Landkreis Lörrach bestehen drei solche Gemeindeverwaltungsverbände. Zwischen zwei benachbarten Gemeinden kann vereinbart werden, dass eine Gemeinde gänzlich öffentliche Aufgaben der anderen Gemeinde mit übernimmt, wobei die paritätische Mitbestimmung dennoch gewährleistet bleibt. Im Landkreis Lörrach bestehen sechs solche vereinbarten Verwaltungsgemeinschaften. Zusammen mit dem Oberzentrum Lörrach, das aufgrund seines Status Bundesmittel erhält, baut sich hier auf der deutschen Seite durch Kooperation eine Standortstärke auf, zu der in Lörrach selbst das Innovationsquartier und der Innocel-Technologiekomplex und im weiteren Umland sehr diversifizierte Hochtechnologiestandorte gehören, welche der Automobilindustrie oder anderen wichtigen Branchen der bundesdeutschen Wirtschaft zuliefern.

Nicht nur mit kleinen Vernetzungen werden lokale Stärken aufgebaut, auch die grossräumigen Vernetzungen sind zu beachten und anzustreben. Städtennetze als Instrumente der Raumordnung und Standortförderung sind in Westeuropa mittlerweile gängige Planungsansätze (Blotevogel 2001, 1998). Die Stärke, die in einem Planungsverband von Einzelstandorten in Richtung auf eine Standortgemeinschaft liegen, wurden bereits vom 7. Dreiländer-Kongress zur Raumordnung am Oberrhein 1999 erkannt und als Aktionsfeld thematisiert. Der Orientierungsrahmen für die gemeinsame Entwicklung am Oberrhein sieht Städtennetze vor (ADEUS 2001; Deutsch-französische Oberrheinkonferenz 1999). Auch wenn dieser Orientierungsrahmen nicht rechtsverbindlich ist, wird auf deutscher und französischer Seite

damit de facto geplant. Städtennetze sind Zusammenschlüsse von Städten oder Regionen zur kooperativen Bewältigung von Ordnungs-, Struktur- und Entwicklungsaufgaben von gemeinsamem Interesse. So definierte es eine Arbeitsgruppe, in der auch die Verfasserin mitwirkte.

Die Zusammenarbeit erfolgt freiwillig, auf Zeit oder längerfristig, gleichberechtigt und informell zum Vorteil der Räume, deren Teil die Städte sind. Durch die Vernetzung strategischer Zielsetzungen und die kooperative Bewältigung komplexer Aufgaben und Probleme können einzelne Städte Ergebnisse erzielen, die sie alleine nicht erreichen würden. Städtennetze wollen die Arbeit der institutionellen Planungsebenen nicht ersetzen, können diese aber bereichern. Sie gelten in der heutigen Zeit als state-of-the-art Raumordnung und Regionalplanung, auch was den Ausbau von gemeinsamen wirtschaftlichen Standortvorteilen in einer Ära der Globalisierung angeht. Die Städte am Oberrhein sind bereits dabei, sich unter ein Dach des Oberrheinischen Städtennetzes zu begeben.

In Basel setzt man trotz bedeutender Einrichtungen der Wirtschaftsförderung stärker auf den Alleingang. Dies, trotz

- bedeutender Branchen und der Möglichkeiten, gleichermassen Stadt- wie auch Kantonsplanung betreiben zu können,
- der Möglichkeiten des Karlsruher Abkommens, und
- der sich bildenden Städtevernetzung am Oberrhein mit dem starken Konkurrenzstandort Strasbourg als Eurometropole mit einer in vielen Bereichen ähnlichen Wirtschaftsstruktur wie in Basel.

Weder im Bereich einer übergeordneten Stadt- oder gemeindlichen Planung noch im Bereich eines Regionenmarketings, wozu auch die Städtevernetzung gehört, oder im Stadtmarketing gibt es umfassende, ressortübergreifende, langfristige Gesamtentwicklungskonzepte. Dies in einer Zeit, in der die Nachbarn und Konkurrenzstandorte langfristige Visionen oder Gesamtkonzeptionen erarbeiten, deren Grundstrukturen aktuellen Gegebenheiten entsprechend rasch modifiziert werden können, die frei von administrativen, politischen oder juristischen Vorgaben und die möglichst grosszügig sind und neuartige Ideen enthalten, welche über bestehende Planungsvorgaben hinausgehen.

Wie eine derartige Planung im Bereich der Infrastrukturentwicklung oder der Freiraumplanung aussehen könnte, dies zeigen die Beiträge von Hartmut Leser und Martin Sandtner in diesem Heft auf. Einige der folgend genannten Aspekte einer umfassenden Planung sind zwar auch ohne Gesamtentwicklungsplan bereits in Basel wirksam: v.a. innovative Umnutzung von Brachflächen und Liegenschaften der öffentlichen Hand, qualifizierte Verdichtung, behutsame Erneuerung, partizipative Prozesse zur Steigerung der Wohnumfeldqualität. Mit einer übergreifenden Masterplanung, die von der Frage geleitet wäre, wie die Stadt in fünfzig oder mehr Jahren aussehen solle, liessen sich diese Potenziale jedoch noch besser in Wert setzen. Andere Aspekte einer umfassenden Planung sind noch anzustreben, darunter fällt auch ein Stadtmarketing "für alle", das vom derzeitigen Event-Marketing seinen Fokus auf den Wirtschaftsstandort, die Touristen, die Bedürfnisse der Bewohner und aller anderen Anspruchsgruppen richten würde.

4 Stadtmarketing für alle

Stadtmarketing ist marktorientierte Stadtentwicklungspolitik, die sich gezielt an alle Anspruchsgruppen einer Stadt richtet. Zum Stadtmarketing gibt es mittlerweile einen Konsens (*Deutsches Institut für Urbanistik* 1998). Stadtmarketing ist oder sollte eine Führungsaufgabe der öffentlichen Verwaltung mit vielen Komponenten sein (Abb. 4). Da das Image einer Stadtregion durch Primärmassnahmen erzeugt wird, muss sich eine Stadt durch Übernahme von Führungsverantwortung in der Wahrnehmung positiv positionieren. Dazu gehört in erster Linie ein Systemansatz, der Stadtmarketing als Prozess begreift, der auch die Schaffung von Leitbildern für eine Stadtentwicklung unter Berücksichtigung *aller* Anspruchsgruppen beinhaltet (Abb. 5).

Umfassendes Stadtmarketing

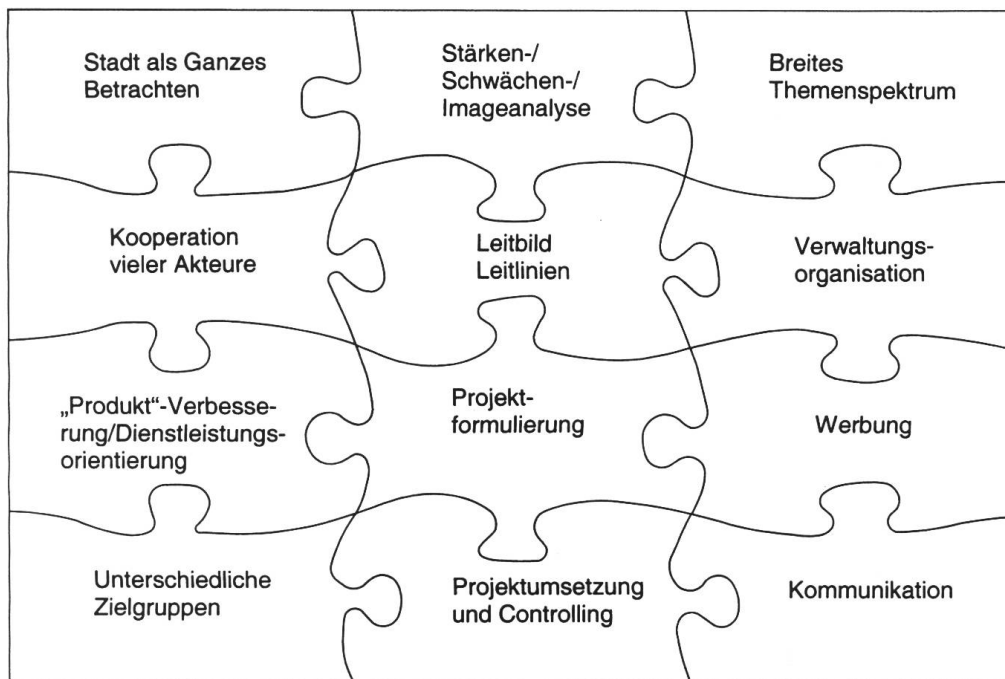


Abb. 4 Stadtmarketing-Puzzle. *Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik, 1998.*

Betrachtet man die nunmehr fünfjährige Tradition des Basler Stadtmarketings, dessen herausragendes Merkmal das Event-Marketing ist, so erkennt man, dass das Basler Stadtmarketing um vielfache Komponenten ausgebaut werden könnte. Beim umfassenden Stadtmarketing als markt- und zukunftsorientierter Entwicklungspolitik wird eine Stadt als Ganzes betrachtet und der Schwerpunkt ihrer Aktivitäten nicht ausschliesslich auf die Innenstadt, Projektentwicklung oder „*planning by opportunities*“ gelegt.

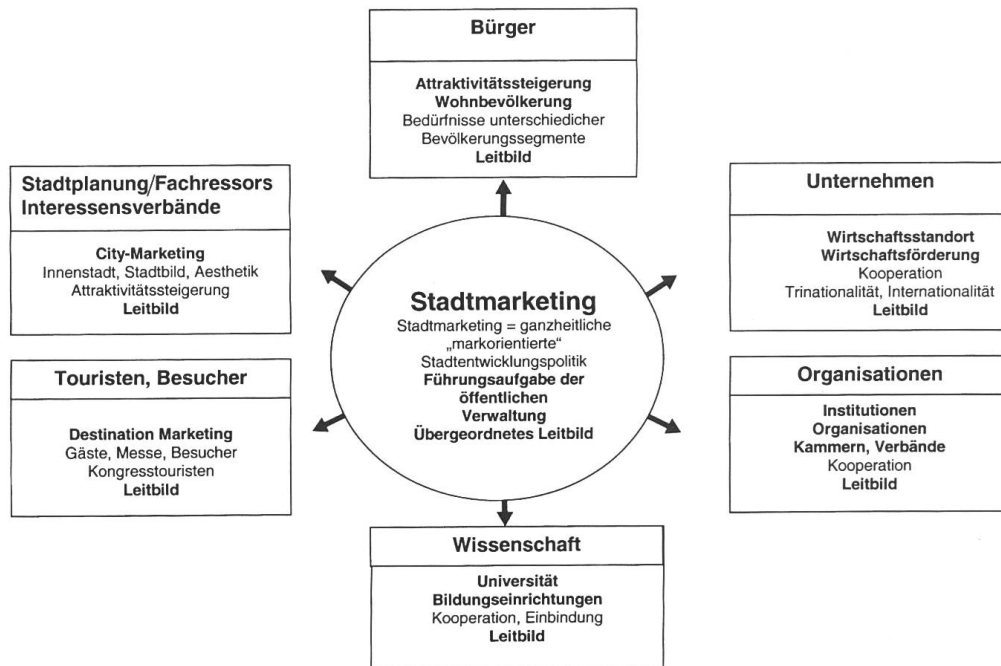


Abb. 5 Stadtmarketing als marktorientierte Stadtentwicklungspolitik.

5 Fazit – Herausforderung für Politik und Wissenschaft

Stadtentwicklungspolitik, Metropolitanplanung, Städtevernetzung, Schaffung von Urbanität und Wirtlichkeit und dadurch von Standortstärken und Wirtschaftskraft heisst auch, den Stadtmenschen als *homo psychologicus* oder *homo sociologicus* zu verstehen. Es heisst nicht, “Stadt” als kontinuierlichen Bauvorgang zu verstehen und den “Sinn der Stadt” nur in der Qualität der Architektur und Addition von Baumasse – sei dies in Einzelprojekten oder Campus-Korridoren – oder Infrastruktur sehen zu wollen. Stadtentwicklungspolitik ist mehr als herkömmliche Bebauungsplanung, die vorbildlich vom entsprechenden Amt durchgeführt wird. In einer Stadt wie Basel müssten jedoch nicht nur das hauptverantwortliche Planungsamt, sondern alle Regierungsressorts eine Verantwortung für die Ausarbeitung einer umfassenden Stadtentwicklungspolitik und eines längerfristigen Gesamtplans übernehmen. In einer Ära der Globalisierung, des verschärften Wettbewerbs und der Finanzschwäche des Staates liegt es nahe, übergeordnete Planungsaufgaben der Privatwirtschaft oder public-private partnerships überlassen zu wollen. Gerade unter verschärften Konkurrenzbedingungen, die das Mandat marktwirtschaftlicher Prinzipien verstärken, ist jedoch weniger die Übertragung staatlicher Planungsaufgaben an die Privatwirtschaft gefordert, sondern im Gegenteil eine konsolidierte unternehmerische Stadtpolitik der öffentlichen Verwaltung, wozu auch umfassende, übergeordnete, langfristige Visionen und Gesamtentwicklungspläne und auch die Stärkung der offiziellen Planungsrichtungen gehören.

Neue Rahmenbedingungen für Städte erfordern Mut für neue Konzepte, in der Planung wie auch der *urban governance*. Nicht undenkbar sollte der “grosse Wurf” Stadtentwicklungspolitik bleiben, denn hochmobile Menschen und Firmen mit Kalkül gehen dorthin, wo sie eine ihren Bedürfnissen gerechte Situation antreffen. Eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklungspolitik in der heutigen Zeit muss sich den negativen Selektionsprozessen entgegenstellen, und zwar nicht nur durch Steigerung der Standort- und Wohnumfeldqualität, sondern in grösserem Rahmen: Masterplanung, Ringstadtkonzeptionen, ausgewogenere finanzielle Umverteilung zwischen Stadt und Umland, starke amtliche Planungseinrichtungen sowie mit rechtlichen Befugnissen ausgestattete Stadt-Umland-Verbände, wie die TAB dies sein könnte. In Basel sind die Möglichkeiten gegeben, diesen Weg zu beschreiten.

Literatur

- ADEUS 2001. *Eine gemeinsame Zukunft am Oberrhein. Räumliches Leitbild für das Mandatsgebiet der Oberrheinkonferenz*. Arbeitsgruppe Raumordnung der Oberrheinkonferenz, Strasbourg, 1–52.
- Baudepartement und Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt 2001. *Zukunft Basel 2001. Bericht zur nachhaltigen Entwicklung im Kanton Basel-Stadt*. Basel, 1–42.
- Blotevogel H.H. 1998. Metropolen als Motoren der Raumentwicklung und als Gegenstand der Raumordnungspolitik. In: Deutschland in der Welt von morgen, Hannover: *ARL Forschungs- und Sitzungsberichte* 203: 62–70.
- Blotevogel H.H. 2001. Die Metropolregion in der Raumordnungspolitik Deutschlands – ein neues strategisches Leitbild. In: *Geographica Helvetica* 3, 157–168.
- Deutsches Institut für Urbanistik 1998. Stadtmarketing – eine kritische Zwischenbilanz. *DFU-Berichte* 1, 1998, 2–5.
- Deutsch-französische Oberrheinkonferenz 1999. *Lebensraum Oberrhein. Raumordnung für eine nachhaltige Entwicklung ohne Grenzen* (hrsg. von ADEUS, Strasbourg, ADHAUR-SDU-Colmar), 1–197.
- Eisinger A. & Schneider M. (Hrsg.) 2003. *Stadtland Schweiz – Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung der Schweiz*. Basel, 1–399.
- Kanton Basel-Stadt 2001. *Politikplan 2002–2005*. Basel, 1–108.
- Preiser R. 1990. Who Plans America? Planners or Developers? *Journal of the American Planning Association* 4: 495–500.
- Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt 1999. *Aktionsprogramm Stadtentwicklung. Ergebnisse der Werkstatt Basel*. Basel, 1–94.
- Regionalplanungsstelle beider Basel 1998. *Projektsammlung Trinationale Agglomeration Basel (TAB)*. Liestal.

- Schneider-Sliwa R. 1999. *Grosse Verbraucherzentren und Stadtentwicklung. Untersuchung zum Einfluss suburbaner Power Zentren auf die Kernstadt Basel. Umfragen und Analysen von 1500 Kunden städtischer Verbrauchermärkte.* Sommer 1999, unveröffentlicht.
- Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt 1997: *Statistisches Jahrbuch des Kantons Basel-Stadt*, Basel, 1–318.
- Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt 2001: *Statistisches Jahrbuch des Kantons Basel-Stadt*, Basel, 1–318.
- Strasbourg Communauté Urbaine, Kehl am Rhein, Region Alsace 2001. *Projekt Interreg Rhin Supérieur Sud. Vorplanung für die Festlegung des Streckenverlaufs einer grenzüberschreitenden Strassenbahnlinie im eigenen Verkehrskörper zwischen Strasbourg und Kehl mit der Möglichkeit einer regionalen Einbindung. Institutionen und juristische Aspekte.* Lyon, Strasbourg, Karlsruhe, 1–128.
- TAB 2001. *Trinationale Agglomeration Basel: Entwicklungskonzept und Schlüsselprojekte für die TAB.* Schlussbericht. Regionalplanungsstelle beider Basel, Liestal, ADHAUR-Mission Relations transfrontalières, Colmar, Landratsamt Lörrach, 1–177.