

Frage des Tages

Finden Sie ein Palliativzentrum in der Chrischona-Klinik eine gute Idee?

Aus der Reha Chrischona könnte ein palliatives Drei-Generationen-Haus werden. Begrüssen Sie diese Idee? www.baz.ch

Das Ergebnis der Frage vom Samstag:

Soll Basel weiter mit Grauen Wölfen an einem Tisch sitzen?



Der lähmende Effekt der umstrittenen Pläne für das Herzstück

Der Basler S-Bahn drohen 30 Jahre Stillstand

Von Thomas Dähler



Wenn Basel die neue grenzüberschreitende Genfer S-Bahn Richtung Frankreich, die 2019 den Verkehr aufnimmt, mit einer Prise Eifersucht beobachtet, ist dies nur bedingt gerechtfertigt. Der öffentliche Verkehr in Genf ist weit weniger gut ausgebaut als in Basel. Der Genfer Hauptbahnhof Cornavin ist trotz der internationalen Bedeutung kleiner als die Bahnhöfe mittelgrosser Schweizer Städte wie Winterthur, St. Gallen oder Biel. Erst in jüngster Zeit setzt Genf stärker auf den öffentlichen Verkehr. Denn auf der Strasse bricht in der Rhonestadt der Verkehr rund um die Nadelöhre am See regelmässig zusammen. So sind in Genf in letzter Zeit die Tramlinien ausgebaut, der Busverkehr verbessert und der Bau eines zusätzlichen Bahngleises Richtung Lausanne in Angriff genommen worden. Und mit der neuen S-Bahn-Linie zwi-

schen den Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives hat nun gar eine richtige Euphorie eingesetzt.

Ohne Euphorie und Dynamik

Genau hier liegt Basels Problem: Euphorie und Dynamik sind verschwunden. Die Region Basel hat zwar mit dem U-Abo ein äusserst attraktives Pendlerangebot, weist eines der dichtesten Tramnetze der Schweiz auf und führt neuerdings auch Tramlinien ins benachbarte Ausland. Doch bei der S-Bahn harzt es in jeder Beziehung. Anders als Genf ist Basel auf dem Schienennetz der SBB und der französischen SNCF nicht vorangekommen. Vielleicht schaffen es die SBB gerade noch, mit zusätzlichen Gleisen auf der Gundeli-Seite des Bahnhofs SBB die vorgesehenen Viertelstundentakte der S-Bahn aus Liestal und Rheinfelden abzunehmen. Aber in Richtung Frankreich und in Richtung Deutschland sind die Verbindungen zuletzt schlechter statt besser geworden. Es herrscht Stillstand. Eindrücklich vor Augen geführt hat dies zuletzt das Hin und Her um den Bahnanschluss des EuroAirports.

Zweimal haben National- und Ständerat den Kredit bewilligt. Basel und seine Nachbarn haben es aber nicht fertiggebracht, den Bau einzuleiten.

Die Blockade hat einen Namen: das Herzstück. Das unterirdische Bahnprojekt mit dem Namen Herzstück verhindert zurzeit auf dem Gebiet von Basel-Stadt alle möglichen anderen Verbesserungen. Und zwar schon seit Jahren: Unzählige Herzstück-Varianten wurden schon diskutiert, evaluiert, beschlossen, wieder infrage gestellt und erneut verabschiedet. Wirklich weitergekommen ist Basel damit bis heute nicht: Die

Das Herzstück verhindert zurzeit in Basel alle anderen Verbesserungen.

Bahnverbindung unter dem Rhein hindurch bleibt umstritten und die Linienführung bis heute unklar. Doch dessen ungeachtet setzt Basel-Stadt noch immer darauf, dass der Bund das Herzstück im Rahmen des Step Ausbauschrittes 2030 finanziert. Das aber ist höchst unwahrscheinlich, wenn nicht gar gänzlich ausgeschlossen. In Anbetracht der vielen Anliegen in der ganzen Schweiz wird sich der Bund kaum für Pläne entscheiden, die unausgegrenzt und in Basel umstritten sind – und erst noch von den SBB negativ bewertet werden. Basel kann frühestens auf den Step Ausbauschritt 2035 hoffen – und befahren werden wird das Herzstück ganz sicher nicht vor 2045, wenn es überhaupt einmal befahren wird. Damit droht Basel aber ein Stillstand während weiteren 30 Jahren.

schrittes 2030 finanziert. Das aber ist höchst unwahrscheinlich, wenn nicht gar gänzlich ausgeschlossen. In Anbetracht der vielen Anliegen in der ganzen Schweiz wird sich der Bund kaum für Pläne entscheiden, die unausgegrenzt und in Basel umstritten sind – und erst noch von den SBB negativ bewertet werden. Basel kann frühestens auf den Step Ausbauschritt 2035 hoffen – und befahren werden wird das Herzstück ganz sicher nicht vor 2045, wenn es überhaupt einmal befahren wird. Damit droht Basel aber ein Stillstand während weiteren 30 Jahren.

Drei stockende S-Bahn-Linien

Endstation Basel: Eigentlich verkehren schon heute drei S-Bahn-Linien in Basel. Doch diese verdienen ihren Namen nicht. Die S3 Olten–Porrentruy unterbricht die Fahrt in Basel SBB während zehn Minuten. Die S6 Basel SBB–Zell im Wiesental unterbricht die Fahrt im Badischen Bahnhof während sieben Minuten. Solche Unterbrüche wären anderswo undenkbar. Und die S1 Frick/Laufental–Mülhouse fährt seit 2008 überhaupt nicht mehr durchge-

hend und endet aus beiden Seiten auf dem Stumpengleis in Basel SBB – wegen eines unbewältigten Streits um das Rollmaterial.

Genf hat in jüngster Zeit einiges besser gemacht: Genf hat sich in der Region geeinigt, hat den Nachbarn Frankreich gewonnen und zu einer Mitfinanzierung verpflichtet. Genf bezahlt einen namhaften Anteil am Bau einer neuen Linie selber, mit dem Segen des Stimmvolks. Und Genf hat in Bundesbern erfolgreich und ohne Misstöne für sein S-Bahn-Netz gekämpft.

Basel plant stattdessen grösser und ambitionierter – mit dem Resultat, dass die Zukunft unsicher ist, und in der Gegenwart gar nichts geschieht. Weshalb verhandelt niemand mit den SNCF über die Wiederinbetriebnahme der durchgehenden S-Bahn? Weshalb ist die geplante Station Morgartenring kein Thema, obwohl es auch an der bestehenden Elsässer Linie Platz dafür hätte? Es wäre angezeigt, über die Bücher zu gehen, bescheidener zu planen – vor allem auch mit den SBB zusammen. Und ohne 30 Jahre Stillstand. thomas.daehler@baz.ch



Eine Klinik im Grünen. Das Bürgerspital Basel plant, die Reha Chrischona in Bettingen per Ende April 2019 zu schliessen. Foto Dominik Pilüss

Aus der Reha Chrischona könnte ein Hospiz werden

Das Palliativzentrum Hildegard sucht einen geeigneten Standort für das geplante Drei-Generationen-Haus

Von Alessandra Paone

Basel. Im vergangenen Herbst wurde bekannt, dass die Reha Chrischona in Bettingen per Ende April 2019 geschlossen werden soll. Und obwohl der Bürgergemeinderat erst im Juni darüber entscheiden wird, ist die geplante Überführung der Reha ins Felix-Platter-Spital in Basel bereits in vollem Gange: Nach der Bekanntgabe der Schliessung kam es bei der Höhenklinik zu mehreren Abgängen. Die Vakanzen wurden bereits oder werden noch durch Felix-Platter-Personal ersetzt.

Auch über die Nachnutzung der Institution macht man sich intensiv Gedanken. Wie Bürgerspital-Direktor Beat Ammann Anfang Februar in der BaZ ausführte, sammelt eine Projektgruppe bereits Ideen. Gegen Ende Jahr und nach Absprache mit den Gemeinden Riehen und Bettingen soll über ein konkretes Angebot informiert werden.

Eine Idee scheint derzeit besonders im Vordergrund zu stehen: Auf der Chrischona könnte nach der Stilllegung der Reha in Zusammenarbeit mit dem Palliativzentrum Hildegard in Basel ein Hospiz entstehen. «Der Vorschlag kam

von den Angestellten der Reha, unmittelbar nachdem bekannt geworden war, dass das Hildegard-Zentrum einen Standort für ein Kinder-Palliativzentrum sucht», bestätigt Eva Biland Recherchen der BaZ. Sie ist Ärztin in der Chrischona-Klinik und Gemeinderätin in Bettingen. An einer Vollversammlung im Januar bat Bürgerspitalleiter Beat Ammann das Personal, sich Gedanken zur Umnutzung der Klinik im Grünen zu machen.

Ein Angebot auch für Kinder

Mehr als ein Kinder-Hospiz schwebt Hildegard-Direktor Henri Gassler ein Drei-Generationen-Haus vor. Ein Haus, in dem Palliative Care für Kinder, Jugendliche, Erwachsene und Betagte angeboten wird. «Wir sind immer noch auf der Suche nach dem geeigneten Standort», sagt Gassler auf Anfrage. In diesem Zusammenhang sei die Idee der Chrischona an ihn herangetragen worden. Es habe sich hierbei nicht um eine offizielle Anfrage gehandelt, sondern vielmehr um ein informelles Gespräch über die Möglichkeit, dieses Projekt in der Liegenschaft der jetzigen Reha zu verwirklichen. Der Vorschlag sei durch-

aus interessant, sagt Gassler. «St. Chrischona ist ein wunderschöner Ort. Wir prüfen gerade verschiedene, auch stadtnähere Möglichkeiten und werden wieder kommunizieren, wenn wir ein konkretes Projekt präsentieren können.»

Sollte die Chrischona-Klinik tatsächlich für das Hildegard-Vorhaben infrage kommen, würde Patrick Hafner dies sehr begrüßen. Der Statthalter des Basler Bürgerrats und SVP-Grossrat war zusammen mit der Leitung des Bürgerspitals federführend beim Entscheid, die Reha zu verlegen und unter der Leitung des Felix-Platter-Spitals in einer zentrumsnahen Infrastruktur weiterzuführen. «Ich würde mich freuen, wenn ein neues, gutes Konzept in den schön gelegenen Räumlichkeiten auf der Chrischona realisiert werden könnte», sagt Hafner. Selbst Eva Biland kann der Idee Gutes abgewinnen. Dies, obwohl sie die Schliessung der Reha Chrischona stark kritisiert und deshalb ihre Stelle als Ärztin gekündigt hat. Als Gemeinderätin von Bettingen wird sie sich aber weiterhin mit der Klinik befassen. «Von der idyllischen und privaten Lage her wäre es sicherlich ein stimmiger Ort für ein Hospiz», sagt sie. Biland weist zudem

auf den nahe gelegenen Generationen-Spielplatz hin oder den «beliebtesten Schlittelhang in der Region», der neben der Klinik liegt. Das eigene Therapie-Schwimmbad wäre für ein Kinder-Palliativzentrum ebenfalls wertvoll.

Synergien nutzen

Überhaupt ist Biland überzeugt, dass viele Synergien genutzt werden könnten: etwa die in der onkologischen Rehabilitation angebotene Musik- und Kunsttherapie, aber auch der technische Dienst oder die Küche. Offen sei, ob die aktuelle Situation mit den teilweise fehlenden Nasszellen in den Zimmern den Anforderungen eines Palliativzentrums genüge oder ein grösserer Umbau nötig wäre, sagt sie. Biland ist überzeugt, dass das Bürgerspital selbst mit der Nachnutzung der Klinik hohe Investitionen haben werde. Denn neben der nötigen Mindestsanierung fielen auch Kosten für den Zusammenschluss mit dem Felix-Platter-Spital an. Allerdings steht noch nicht fest, ob das Bürgerspital weiterhin Eigentümer der Liegenschaft auf der Chrischona wäre oder diese dem Nutzer verkaufen würde.

Neue Runde zum Gundelitunnel

Sachplan Verkehr publiziert

Von Thomas Dähler

Bern. Der Bund will, dass der Gundelitunnel auf dem Gebiet des Kantons Baselland realisiert wird. Dies geht aus dem Sachplan Verkehr hervor, den das Bundesamt für Strassen (Astra) in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumplanung (ARE) erstellt hat, wie die Zeitung *Schweiz am Wochenende* berichtet. Das Astra hat den Sachplan Verkehr Ende Februar zur Anhörung freigegeben. Die Kantone müssen bis am 23. Juni dazu Stellung nehmen.

Für den Bund ist klar, dass der Gundelitunnel eine positive Wirkung auf die Verkehrsströme hätte, wie Astra-Sprecher Thomas Rohrbach in dem Zeitungsartikel ausführte. Die fehlende Verbindung behindere den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zwischen Centralbahnplatz und Dreispitz.

Würde der Gundelitunnel gebaut, könnte der Verkehr von der A2 her direkt Richtung Dorenbach-Laupenring-Morgartenring geführt werden. Damit würden die Strassenzüge im Dreispitz und im Gundeliquartier entlastet. Zu einem späteren Zeitpunkt könnte der Gundelitunnel zudem an die stadtnahe Tangente angeschlossen werden, welche der Kanton Baselland als Umfahrung von Allschwil plant.

Basel-Stadt ist dagegen

National- und Ständerat haben schon vor Jahren grünes Licht für den Bau dieses A2-Zubringers gegeben. Es handelt sich dabei um eines der letzten Teilstücke der ursprünglichen Nationalstrassen-Planung, das noch nicht realisiert ist. Basel-Stadt weigert sich jedoch seit Jahren, ein generelles Projekt auszuarbeiten, und dies, obwohl der Bund drei Viertel der Kosten des Zubringers übernehmen würde. Erklärter Gegner der Entlastung des Gundeliquartiers ist der Basler Baudirektor Hans-Peter Wessels (SP).

Zu früheren Zeiten hatte Wessels stets die ungünstige Auswirkung auf die Achse Morgartenring-Wasgenring gegen den Gundelitunnel ins Feld geführt – diese Achse hat Basel-Stadt erst kürzlich redimensioniert. Inzwischen lehnt Wessels den Gundelitunnel auch ab, weil die Realisierung der stadtnahen Tangente auf Baselbieter Boden unsicher ist. Diese Tangente figuriert nicht im Baselbieter Richtplan, nachdem die Baselbieter Stimmberechtigten mit dem Nein zur Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (Elba) sämtliche Richtplan-Einträge zwischen Allschwil und dem Birstal blockiert haben.