

Frage des Tages

Würden Sie einem Bahnanschluss zum EuroAirport zustimmen?

Gestern haben sich die Verantwortlichen nochmals für den Anschluss stark gemacht. www.baz.ch

Das Ergebnis der Frage von gestern:
Hat der Grosse Rat zu Recht der Spitalfusion zugestimmt?



Landrat ist klar für die Spitalgruppe

Der Kanton Baselland bewilligt zusätzliche 4,5 Millionen Franken für das Spital Laufen

Von Thomas Dähler

Liestal. Nach dem Grossen Rat hat gestern auch der Baseltaler Landrat in zweiter Lesung grünes Licht zur Bildung einer gemeinsamen Spitalgruppe der beiden Basel gegeben. Verabschiedet wurde die Vorlage mit 62 zu 19 Stimmen bei 3 Enthaltungen. Das letzte Wort dazu werden die Stimmberechtigten in beiden Kantonen haben. Mehr zu reden gegeben, haben gestern im Landrat die zusätzlichen gemeinwirtschaftlichen Leistungen für das Spital Laufen, wo die Innere Medizin und die 24-Stunden-Notfallstation entgegen den ursprünglichen Plänen aus regionalpolitischen Gründen aufrechterhalten werden sollen. Mit 20 zu 4 Stimmen bei 4 Enthaltungen hat der Landrat dafür einen Kredit von 4,5 Millionen Franken für die Jahre 2020 bis 2021 bewilligt. An diesen Kosten beteiligt sich der Kanton Basel-Stadt nicht.

Gegen die Bildung des gemeinsamen Universitätsspitals Nordwest (USNW) haben die Freisinnigen und die Grünliberalen gestimmt. Drei Landratsmitglieder der SVP enthielten sich der Stimme. Nach der epischen Debatte in erster Lesung wurde gestern nur noch über die Kompetenz zu einer späteren Kündigung des Staatsvertrags diskutiert. Die SP-Fraktion hatte angekündigt, sie werde beantragen, dass das Kündigungsrecht für den Staatsvertrag und das Recht zur Auflösung der Aktiengesellschaft dem Landrat übertragen werden solle.

Emotionale Debatte

Gestern verzichtete die SP-Fraktion jedoch auf den Antrag, nachdem die rechtliche Abklärung ergeben hatte, dass damit gegen Bundesrecht verstossen würde. Der Landrat beschloss deshalb, ein informelles Konsultationsverfahren im Gesetz zu verankern – eine bereits heute übliche Praxis bei Staatsverträgen. Die Volksabstimmungen in den beiden Kantonen über die Fusion des Universitätsspitals Basel und das Kantonsspital Baselland findet voraussichtlich am 10. Februar statt.

Eine emotionale Debatte wurde gestern im Landrat über die Finanzierung von zusätzlichen Leistungen im Spital Laufen geführt. Diese Leistungen sind nicht gesundheitspolitisch begründet und müssen deshalb einseitig vom Kanton Baselland getragen werden. Das neue Universitätsspital Nordwest hat ursprünglich geplant, nach der Fusion des Universitätsspitals Basel mit dem Kantonsspital Baselland das Angebot in Laufen zu redimensionieren.

Vorgesehen waren in Laufen lediglich eine stationäre Rehabilitation, eine Schmerzambulanz, ausgewählte Sprechstunden sowie eine Permanenz mit eingeschränkten Öffnungszeiten. Ausgehandelt wurde jetzt von der Basel-



Für den Standort Laufen. Rolf Richterich ist überzeugt, dass das Spital wirtschaftlich betrieben werden kann. Foto Dominik Plüss

bieter Regierung mit einer Delegation von Laufentaler Gemeinde- und Landratsvertretern eine verwaltungsrechtliche Vereinbarung als Zusatz zum Laufentalvertrag, die dem fakultativen Referendum unterliegt.

Der zusätzliche Kredit von 4,5 Millionen Franken aus der Kantonskasse für die Jahre 2020 bis 2022 ermöglicht es dem künftigen Universitätsspital Nordwest, auf eine Schliessung der Inneren Medizin zu verzichten und die dort geplante Permanence 24 Stunden Tag und Nacht offen zu halten, sodass für Notfälle künftig nicht nach Delémont oder Dornach ausgewichen werden muss. Bekämpft wurde die Laufentaler Sonderlösung von den Mehrheiten der FDP, der Grünen Unabhängigen und Grünliberalen sowie von einer Minderheit der SVP-Fraktion.

Mehrere Votanten erinnerten an die Auseinandersetzung um den Erhalt des Läuferfingerlis im Homburgertal. Auch die S9 werde dank der Bevölkerung weiter betrieben, obwohl es dafür keinen Bedarf gebe. «Die Bevölkerung will dieses Spital», meinte etwa Hansruedi Wirz (SVP). Er werde zustimmen, weil ihm die 1,5 Millionen Franken jährlich den Zwist mit der Bevölkerung im Laufental nicht wert seien. Viele im Rat dürften ähnliche Überlegungen ge-

macht haben. Oskar Kämpfer sagte, die Lösung für drei Jahre sei zielführender als der Weg vors Bundesgericht, den die Laufentaler mit Verweis auf den beim Kantonsbeitritt ausgehandelten Laufentalvertrag beschreiten würden.

Lucia Mikeler (SP) erklärte, ihre Fraktion sei einstimmig dafür, man wolle jedoch die tatsächliche Nutzung des zusätzlichen Angebots in den drei Jahren abklären, bevor die Zahlungen nach 2022 fortgesetzt würden. Marc Scherrer (CVP) wies darauf hin, dass es sich um einen Kompromiss handle; auch im Laufental wolle man an nicht mehr zeitgemässen Strukturen nicht länger festhalten. Das Spital sei im Laufental auch für das angegliederte Gewerbe von Bedeutung.

Das Versprechen

Eine Reihe von Laufentaler Landräten erinnerte schliesslich an die beim Kantonswechsel abgegebenen Versprechungen; Linard Candreaia (SP) warb für das «wichtige staatspolitische Signal ins Laufental». Noch weiter ging Rolf Richterich (FDP): «Ich bestreite, dass das Spital Laufen nicht wirtschaftlich betrieben werden kann». Die mangelnde Rentabilität sei auf die vom Kantonsspital abgewälzten zu hohen Overhead- und Abschreibungskosten

zurückzuführen. Die Laufentaler Gemeinden wären gar selber in der Lage, das Spital ohne Verlust weiterzuführen.

Kritik an Strukturhaltung

Komplett anderer Ansicht war Sven Inäbnit (FDP): Die Zusatzlösung für den Standort Laufen sei das Gegenteil eines Beitrags zur Kostendämpfung, wie dies die neue Spitalgruppe angeblich anstrebe. In Laufen werde nur Struktur erhalten betrieben. Die Liste der heutigen Notfälle zeige, dass es den 24-Stundenbetrieb nicht brauche. «Niemand muss um 3 Uhr nachts mit Grippe auf den Notfall.» Markus Graf (SVP) sagte, das Begehren grenze an Erpressung. Mit Steuergeldern müsse sorgfältiger umgegangen werden. «Der Regierungsrat hat das Fuder überladen», ist Graf namens einer SVP-Minderheit überzeugt. «Es braucht keinen Notfall für Leute, die um 3 Uhr nachts mit Grippe ins Spital wollen», meinte Graf: Ein Verzicht sei auch «ein Zeichen an Basel-Stadt, dass wir es ernst meinen».

Keine Opposition gab es schliesslich zur bereinigten Spitalliste, welche die Regierung vorlegte. In verschiedenen Spitälern wird mit der neuen, für beide Basel gültigen Spitalliste auf insgesamt 16 Leistungsbereiche verzichtet.

Linksextreme loben Angriff

Bewohner der Wasserstrasse wehren sich

Von Alexander Müller

Basel. «Kein Respekt für Cops», steht in grossen Buchstaben an einer Hauswand in der Wasserstrasse geschrieben. Das ist der Ort, wo am 18. August ein 24-jähriger Basler brutal verprügelt wurde. Gemäss dem Opfer getraute sich die Polizei nicht in die Strasse, um sich den Täter zeigen zu lassen, «weil auch immer wieder Polizisten von den Linksextremen angegangen würden», wie M.F.* gegenüber der BaZ sagte. Die Polizei wies hingegen zurück, dass die Wasserstrasse eine rechtsfreie Zone sei.

Weil der mutmassliche Täter sich unter mehreren Dutzend Personen befunden habe, die gerade eine Party feierten, hätte es zu einer Eskalation der Gewalt geführt, wenn die Polizisten mit M.F. in die Wasserstrasse gegangen wären, um sich den Angreifer zeigen zu lassen, sagte Polizeisprecher Toprak Yerguz gegenüber 20 Minuten. Deshalb habe sich die Polizei auf die Aufnahme der Aussagen des Opfers sowie einer Begleitperson konzentriert. Am Tag nach der Tat hiess es in einer Medienmitteilung zum Vorfall: «Eine sofortige Fahndung blieb erfolglos.» Zu einer Verhaftung kam es bislang nicht. «Die Ermittlungen laufen noch immer», sagte gestern Staatsanwaltsprecher René Gsell auf Nachfrage der BaZ.

Selbstjustiz wird begrüsst

In der Zwischenzeit hat sich hingegen das in der Wasserstrasse heimische linke Kollektiv zu Wort gemeldet. In der Stellungnahme wird der Angriff damit gerechtfertigt, dass das Opfer ein Neonazi sei. Die Linksextremen lassen keinen Zweifel offen, dass sie die Gewalt an M.F. gut finden: «Falls sich der Angriff ereignet hat, begrüssen wir es, dass Festbesucher*innen den Neonazi als solchen erkannt und in Eigenverantwortung konsequent aus der Strasse vertrieben haben. Es darf nicht sein, dass Neonazis und andere Menschenfeind*innen ihre lebensverachtende Ideologie öffentlich zur Schau stellen können, ohne Probleme zu bekommen.»

Dass M.F. ein Neonazi sei, beweise dessen «Liber-Helvetia»-Tattoo, der Schmuck mit dem Rockerkreuz und dessen Facebook-Seite, auf der er unter anderem der P.NOS und Pegida folgt. Ob die Linksextremen M.F.s Facebook-Profil geprüft haben, bevor sie ihm das Gesicht eingetreten haben, darf zumindest bezweifelt werden. In der Zwischenzeit wurden sämtliche Inhalte des Profils gelöscht. M.F. beteuerte am Donnerstag erneut, dass alle Nazi-Vorwürfe falsch seien. Kritisiert werden in der Stellungnahme zudem die Berichte der BaZ und anderer Medien über den Angriff in der Wasserstrasse: «Ziel der Publikation ist es offenbar, die Gefährlichkeit von «Linken» aufzubauschen.»

*Name der Redaktion bekannt

Zuganschluss EuroAirport: Meinung der Bevölkerung ist gefragt

Seit gestern darf und soll sich die Öffentlichkeit zur geplanten Bahnanbindung des Flughafens äussern

Von Dina Sambar

Basel/Mulhouse. Seit über fünf Jahren wird am Bahnanschluss des Euroairport geplant. Und noch ist nicht klar, mit welchen Beträgen Frankreich und die Schweiz die Zugbindung unterstützen. Nichtsdestotrotz wird das Projekt konsequent vorangetrieben. Wie wichtig der Anschluss den Projektbetreibern ist, war schon am Setting der gestrigen Pressekonferenz zu erkennen. Der gesamte Medienanlass wurde simultan auf Französisch und Deutsch übersetzt. Grund für die Konferenz war der Start des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens.

«Das ist ein sehr wichtiger Schritt», beteuerte nicht nur Marc Bizien von der SNCF, der staatlichen Eisenbahn Frankreichs, sondern auch Matthias Suhr, Direktor des EuroAirports und Christian Debeve, Repräsentant der elsässischen

Région Grand Est. In einer gemeinsamen Charmeoﬀensive legten sie sich gestern deshalb nochmals für das 250-Millionen-Euro-Projekt ins Zeug. «Verlässliche regelmässige Verbindungen sind für uns sehr wichtig. Der Bus steht morgens und abends im Stau», sagte Suhr.

Nutzen für die Umwelt

Geplant ist, dass die Bahn ab dem Jahr 2028 direkt vor den Eingangsbereich des Flughafens fährt. Von den zwei Gleisen, die auf dem Niveau des Parkings liegen würden, wären es nur wenige Schritte bis zu den Terminals. Drei Zugverbindungen sollen über den neuen, sechs Kilometer langen Schienenabschnitt zum EuroAirport führen. Für die Strecke EuroAirport-Basel SBB würde dies einen 10-Minuten-Takt bedeuten. Die Fahrzeit betrüge nur noch 10 Minuten anstatt der 18 Minu-

ten, die der Bus zurzeit benötigt. Auch von Strasbourg, Mulhouse, Liestal und Laufen gäbe es direkte Verbindungen.

2017 hatte der EuroAirport knapp acht Millionen Passagiere. 2028 rechnet man mit elf Millionen. Von der Verlagerung eines Drittels dieser Passagiere und Personen, die am EuroAirport arbeiten (zurzeit 6300), auf die Bahn, versprechen sich die Projektbetreiber einen grossen ökologischen Nutzen. «In der 50-jährigen Laufzeit des Projektes werden 72000 Tonnen CO₂ eingespart. Das entspricht siebenmal den gesamten jährlichen Emissionen der Stadt Mulhouse», sagt Bizien.

Damit dieser Nutzen nicht durch den Bau selbst zerstört wird, läuft zurzeit eine umfangreiche Umweltstudie, bei der alle geschützten Pflanzen- und Tierarten erfasst werden: «Die Umweltfolgen, die wir nicht vermeiden können, werden kompensiert», so Bizien. Die

Rentabilität sei auch gewährleistet. Das Projekt lohnt sich, laut einer sozioökologischen Studie für die Gesellschaft. «Wir investieren einen Kapitalwert von 250 Millionen Euro und erhalten dafür 500 Millionen Nettobarwert», so der Vertreter der SNCF.

Mitwirkung in drei Ländern

Bei dem gestern lancierten Mitwirkungsverfahren hat die breite Öffentlichkeit in Frankreich, der Schweiz und auch in Deutschland die Möglichkeit, sich über den aktuellen Stand der Planung zu informieren und ihre Meinung dazu zu äussern.

Am Montag findet die erste Veranstaltung in Saint-Louis statt. Weitere folgen in Basel (18. September), Mulhouse (25. September) und Lörrach (9. Oktober). Das Verfahren dauert bis am 12. Oktober. Die Beiträge werden in die laufenden Studien einﬂiessen, die

dann wiederum Basis für die von Frankreich verlangte öffentliche Anhörung im Jahr 2020 sind.

Über die genaue Finanzierung des Projektes konnten die Projektbetreiber (SNCF, EuroAirport, Grand Est und Bundesamt für Verkehr) auch gestern nicht viel sagen. Es sei normal, dass die Finanzierung noch nicht unter Dach und Fach sei. Alle zeigten sich jedoch zuversichtlich. So habe vor zwei Tagen Deutschland einen Betrag von mindestens 10 Millionen Euro zugesichert. Und der Präfekt habe signalisiert, dass sich das Projekt auf gutem Wege befinde. Debeve: «Frankreich und die Schweiz haben die Wichtigkeit des Bahnanschlusses erkannt. Jetzt müssen sie sich nur noch zusammensetzen und darüber einigen, welche Beträge in die jeweiligen Budgets sollen. Wir sind enthusiastisch.»

Infos zur Mitwirkung: www.eapbyrail.org