

Basel Stadt Land Region

Die Basler SP will die Autobahn zurückbauen

Autoverbände sind entsetzt Grossrätin Lisa Mathys und Nationalrätin Sarah Wyss machen Druck auf Bund und Kanton: Als Kompensation für den Rheintunnel soll die Osttangente redimensioniert werden.

Oliver Sterchi

Die Schwarzwaldbrücke ist eine der meistbefahrenen Strassenabschnitte in Basel: Jeden Tag brausen hier Tausende PKW und Lastwagen durch, viele davon auf der Durchfahrt von oder nach Deutschland. Zumindest ist das zurzeit der Fall. Geht es nämlich nach den Basler SP-Politikerinnen Lisa Mathys und Sarah Wyss, dann soll der motorisierte Verkehr auf der Schwarzwaldbrücke – und auf der Osttangente insgesamt – bis zur Mitte des Jahrhunderts massiv reduziert werden.

So könnte die Brücke dereinst primär dem ÖV und dem Langsamverkehr gehören, sogar ein Park oder Wohnüberbauungen sind denkbar. So jedenfalls schwebt es Wyss und Mathys vor. Die beiden setzen sich parallel für dieses Anliegen ein, Sarah Wyss als Nationalrätin in Bundesbern und Lisa Mathys als Grossrätin im Basler Rathaus. Mathys hat hier Anfang Woche einen Vorstoss im Grossen Rat eingereicht.

Kein Ausbau der Kapazitäten

Hintergrund ist der geplante Bau des Rheintunnels ab 2029, ein Milliardenprojekt, das die Osttangente dereinst entlasten soll. Mathys und Wyss fordern nun, dass oberirdisch neu hinzukommt. Konkret: Wenn ein Teil des Verkehrs ab 2040 unter dem Fluss fliesst, soll die Infrastruktur an der Oberfläche – also die bestehende Autobahn – zurückgebaut oder zumindest redimensioniert werden.

«Der Bau des Rheintunnels soll in erster Linie eine Verlagerung bewirken – nicht einen Kapazitätsausbau», sagt Mathys. Deshalb müssten Bund und Kanton «flankierende Massnahmen» ergreifen, darunter eben einen Teiltrückbau der oberirdischen Osttangente. Dazu soll der Bund die betreffenden Autobahnabschnitte an den Kanton überschreiben.

«Wir wehren uns nicht grundsätzlich gegen den Rheintunnel, aber wir sind gegen eine reine Kapazitätserweiterung», sagt Wyss. Die Untertunnelung sei nämlich



Lisa Mathys (links) und Sarah Wyss wollen die oberirdische Autobahn aus Basel weghaben – zumindest teilweise. Foto: Pino Covino

«sinnvoll». «Dadurch werden die Anwohnenden in den Quartieren entlang der Osttangente vom Lärm entlastet», ergänzt Mathys. Aber: «Mehr Strassen führen wiederum zu mehr Verkehr, deshalb braucht es eine Kompensation.»

Suche nach Dreirosen-Ersatz

Die Sozialdemokratinnen fahren zweigleisig, um ihrem Anliegen zum Durchbruch zu verhelfen: Parallel zur schriftlichen Anfrage im Basler Grossen Rat wird die SP-Fraktion im Bundeshaus die Forderungen als Ergänzungsanträge zum Bundesbeschluss «über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen» einbringen.

Der Rheintunnel ist in diesem Bundesbeschluss als eines von mehreren Ausbauprojekten im

«Wir brauchen den Ausbau, sonst kollabiert das Strassennetz bis in ein paar Jahren komplett.»

Christian Greif
Direktor ACS Sektion beider Basel

ganzen Land vorgesehen. Kostenpunkt: knapp 1,9 Milliarden Franken. Das Geschäft wird gegenwärtig in den Verkehrskommissionen von Stände- und Nationalrat beraten.

Der Rückbau der oberirdischen Infrastruktur ist dabei nur ein Element im Massnahmenkatalog, den die beiden SP-Politikerinnen forcieren wollen. Hinzu kommen eine Temporeduktion auf der Osttangente von 80 auf 60 km/h sowie die Forderung nach einer Ersatzfläche für die Dreirosenanlage, die im Zuge des Rheintunnelbaus für zehn Jahre zum Baustellenplatz wird.

Der Bund solle dafür sorgen, dass der Bevölkerung eine «Alternative in unmittelbarer Nähe» geboten wird, die «in Umfang und Qualität mindestens gleichwertig» zur Dreirosenanlage ist, wie es im entsprechenden Ergänzungsantrag heisst, welcher der BaZ vorliegt. Alle diese Forderungen sind nicht neu, und sie werden von der

Basler Regierung teilweise auch gutgeheissen: So präsentierte der Kanton zusammen mit dem Bundesamt für Strassen bereits im November 2022 Ideen für mögliche Ersatzflächen zur Dreirosenanlage. Und auch einen Teiltrückbau der Osttangente kann man sich im Rathaus vorstellen, wie aus einem Schreiben der Regierung auf eine Motion von Grünen-Grossrat Thomas Grosenbacher von 2020 hervorgeht.

Mehr Verbindlichkeit nötig

Wyss und Mathys ist das allerdings nicht genug: Sie fordern mehr Verbindlichkeit ein, sowohl auf Bundes- als auch auf Kantonsebene. Die Massnahmen müssten deshalb «zwingend» im Bundesbeschluss festgeschrieben

werden. «Das Rheintunnelprojekt braucht substanzielle Verbesserungen, sonst droht es in einem Referendum durchzufallen», sagt Wyss. Und Mathys ergänzt: «Wir wollen die Chance einer Verlagerung zur Entlastung der Wohnbevölkerung nicht verpassen.»

Fundamentalopposition gibt es bereits: So lehnen Basta und Grüne den Rheintunnel ab. Wyss und Mathys hingegen sind überzeugt, dass die verbindliche Aussicht auf einen Rückbau der Osttangente den Kritikern den Wind aus den Segeln nehmen würde.

Kritik von Autoverbänden

Die Auto- respektive Mobilitätsverbände können den Forderungen von Wyss und Mathys indes gar nichts abgewinnen: «Diese Ideen entspringen einem typischen, ideologisch geprägten Hass auf den motorisierten Individualverkehr», sagt der Direktor der ACS Sektion beider Basel, Christian Greif. Die Schweiz im Allgemeinen und der Raum Basel im Besonderen litten unter immer mehr Stautunden.

«Das Malheur liegt in erster Linie bei den fehlenden Strassenkapazitäten», so Greif. Deshalb sei es «höchst unsinnig», gleichzeitig neue Kapazitäten zu schaffen und vorhandene abzubauen. «Wir brauchen den Ausbau, sonst kollabiert das Strassennetz bis in ein paar Jahren komplett.» Dabei gehe es nicht nur um die Nationalstrassen. «Von einer Entlastung profitiert das ganze Verkehrssystem.»

Ins gleiche Horn stösst der Geschäftsführer der TCS-Sektion beider Basel, Lukas Ott: «Auf der Osttangente sind 70 bis 80 Prozent des Verkehrs innerhalb der Stadt unterwegs. Das bedeutet, dass sich lediglich 20 bis 30 Prozent des Volumens auf den Rheintunnel verlagern werden.» Es brauche deshalb auch über 2040 hinaus beide Infrastrukturen. «Alles andere wäre Blödsinn. Ansonsten haben wir in Zukunft bei wachsender Bevölkerung und Zunahme der Arbeitsplätze noch mehr Verkehrsprobleme und Verlagerungen in die Wohnquartiere als heute schon», so Ott.

Drei Schweizer Spitäler liefern sich Kopf-an-Kopf-Rennen

Rangliste der weltbesten Kliniken Das US-Magazin «Newsweek» hat für sein neues Ranking 2300 Krankenhäuser berücksichtigt. Die Schweiz ist unter den Top 15 dreifach vertreten – unter anderem mit dem Unispital Basel.

In der Covid-Pandemie konnte sich das Universitätsspital Basel als Spitzeninstitution profilieren. So zumindest, wenn man dem internationalen Spitalranking glaubt, das einmal im Jahr vom US-Nachrichtenmagazin «Newsweek» herausgegeben wird.

Bereits 2022 machte das Unispital Basel im Vergleich zum Vorjahr einen grossen Sprung nach vorn: von Platz 35 auf Platz 14. Diese Position verteidigen die Basler im diesjährigen Ranking und rutschen nur leicht auf Platz 15 zurück. In der Studie wurden rund 2300 Krankenhäuser aus 28 Ländern bewertet.

Wie schon letztes Jahr liefern sich auch diesmal drei Kliniken aus der Schweiz ein Kopf-an-Kopf-Rennen unter den Top 15: Am besten schneidet das Unispital Zürich

ab (Platz 12), gefolgt vom Centre Hospitalier Universitaire Vaudois (14) und dem Unispital Basel (15).

Unter die Top 100 haben es zudem die Klinik Hirslanden Zürich (75) und das Unispital Genf (77) geschafft. Das Basler Claraspital figuriert auf Rang 137. Aus der Schweiz wurden total 30 nicht spezialisierte Krankenhäuser bewertet. Zehn von ihnen sind auf der Liste der Top 250 zu finden.

Auf dem Siegertreppchen bewegt sich in den letzten Jahren praktisch nichts. Drei US-Spitäler machen die Top drei auch diesmal unter sich aus: Die Mayo Clinic in Rochester im Bundesstaat Minnesota verteidigt ihren Spitzenplatz, gefolgt von der Cleveland Clinic und dem Massachusetts General Hospital in Boston. Die Europäer sind mit der Berliner Charité (5),



Zum wiederholten Mal konnte sich das Unispital Basel einen Platz unter den Top-15-Kliniken sichern. Archivfoto: Florian Bärtschiger

dem Pariser Hôpital Universitaire Pitié Salpêtrière (7) und dem schwedischen Karolinska Universitetssjukhuset (8) unter den besten zehn vertreten.

So funktioniert das Ranking

Das US-Magazin führt das Ranking in Zusammenarbeit mit dem Statistikunternehmen Statista durch. Beim Erstellen der Liste werden mehrere Faktoren berücksichtigt. Den wichtigsten Aspekt stellt eine Onlineumfrage unter 80'000 Ärztinnen, Spitalleitern, Pflegefachpersonen usw. dar. Bei dieser sogenannten Peer-Untersuchung werden die einzelnen Personen gefragt, welche Spitäler sie empfehlen würden.

Neben Umfrage werden weitere Quellen für das Ranking beigezogen, namentlich Patientenbe-

fragungen und Qualitätsindizes, wie sie von staatlichen Stellen, Krankenkassen und anderen Institutionen erstellt werden.

Erstmals wollten die Studienautoren wissen, ob die Kliniken mit Proms-Umfragen arbeiten. Es handelt sich hierbei um ein standardisiertes Verfahren, um die Patientenzufriedenheit zu ermitteln. Arbeitet ein Spital mit Proms, so wird ihm dies im Ranking positiv angerechnet.

Beim Erstellen der Liste sind die verschiedenen Faktoren wie folgt gewichtet: Peer-Empfehlung (49 Prozent national, 5 Prozent international), Patientenerfahrung (14,5 Prozent), Krankenhaus-Qualitätsdaten (29 Prozent), Proms-Einführung (2,5 Prozent).

Simon Bordier