

Nachrichten

Verein Impulse hat Erfolg mit Mentoring-Programm

Basel. Das schweizweit erste Mentoring-Programm für Menschen mit Behinderung beging seinen dritten Geburtstag mit einer Jubiläumsfeier. Regierungsrat Christoph Brutschin und Programmleiterin Nicole Bertherin präsentierten das Angebot, das im Jahr 2012 vom Verein Impulse ins Leben gerufen worden ist. Es unterstützt Menschen mit einer Behinderung bei ihrer Karriereplanung im Hinblick auf die freie Marktwirtschaft. Darunter fallen zum Beispiel Lehrabgänger, die eine Stelle suchen, Menschen, die nach einem Unfall einen Wiedereinstieg wagen, oder solche, die sich selbstständig machen wollen. Ein von der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) durchgeführtes Monitoring bescheinigt dem Programm: «In allen Ergebnissen zeigen sich hohe bis sehr hohe Werte, was für eine professionelle und qualitativ hochwertige Arbeit des Vereins Impulse spricht.» Auch die Zahlen seien positiv: Die Erfolgsquote liege bei 70 Prozent.

Regierung sagt Bienvenuto

Basel. Im Rathaus hiessen die Basler Behörden gestern Abend eine weitere Gruppe von neu zugezogenen Einwohnerinnen und Einwohnern willkommen – diesmal wurden sie von Grossrätin Andrea Bollinger (SP) im Namen der Regierung auf Spanisch (Bienvenido!) willkommen geheissen. Fachpersonen aus der Verwaltung vermittelten Wissen rund um den neuen Wohn- und Lebensort, etwa über Anmeldeverfahren, Arbeitsvertragsrecht, Sozialversicherungen oder Schul- und Steuersystem. Danach ging es auf eine Schifffahrt auf dem Rhein – mit Apéro und Musik.

Verwaltung forciert Mobilitätsmanagement

Basel. Der parlamentarische Vorstoss von SP-Grossrat Stephan Luethi-Brüderlin betreffend Mobilitätsmanagement soll als erledigt abgeschlossen werden, beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat. Das Bau- und Verkehrsdepartement setze bereits heute ein departementales Mobilitätsmanagement um, dies im Rahmen eines Pilotprojekts und ausserdem erfolgreich. Im Auftrag der Regierung sollen nun auch die anderen Departemente die in einer Checkliste zusammengestellten Massnahmen zum Mobilitätsmanagement prüfen und schrittweise umsetzen. Damit möchte die kantonale Verwaltung zu den Verkehrs- und Umweltzielen im Kanton beitragen, teilte der Regierungsrat gestern mit.

Kein Ausgleich der kalten Progression nötig

Basel. Für die Steuerperiode 2016 muss im Kanton Basel-Stadt kein Ausgleich der kalten Progression vorgenommen werden, stellt der Regierungsrat fest. Für den massgebenden Zeitraum sei die Teuerung gesunken, wird dies begründet.

Neuigkeiten auf dem dritten Basler Biermarkt

Basel. Auf dem Vogesenplatz in Basel findet am 29. August bereits zum dritten Mal der Basler Biermarkt statt. Kleinbrauer aus der Region präsentieren ihre selbst gebrauten Biere, fachsimpeln mit anderen Brauern und Brauerinnen und probieren das Sortiment. Einige haben gar extra für den Anlass neue Biere gebraut. Vertreten sind insgesamt 19 kleine und kleinste Brauereien, die weit über 50 verschiedene Biere anbieten.

Glückwunsch

Diamantene Hochzeit

Basel. Den 60. Hochzeitstag begehen heute Maria und René Stebler-Dieregger. Zu diesem Festtag gratulieren wir beiden herzlich und wünschen ihnen für die gemeinsame Zukunft alles Gute. gratulationen@baz.ch

Wirtschaft weibelt für das Herzstück

Durchmesserlinie bringt mehr Kapazität auf die Schiene und verkürzt die Wartezeiten

Von Martin Regenass

Basel. Es ist 9.38 Uhr, als der Zug der S3-Linie in Liestal abfährt. In einem reservierten Erstklasseabteil stehen Vertreter aus Wirtschaftsverbänden, Politiker sowie Medienvertreter. Erstere wollen Letzteren auf einer Fahrt zum Badischen Bahnhof aufzeigen, weshalb die Region das Herzstück unbedingt braucht. «Wir wollen, dass Sie spüren, wie wichtig diese Durchmesserlinie ist», sagt die CVP-Nationalrätin und Präsidentin der Starke Region, Elisabeth Schneider-Schneiter.

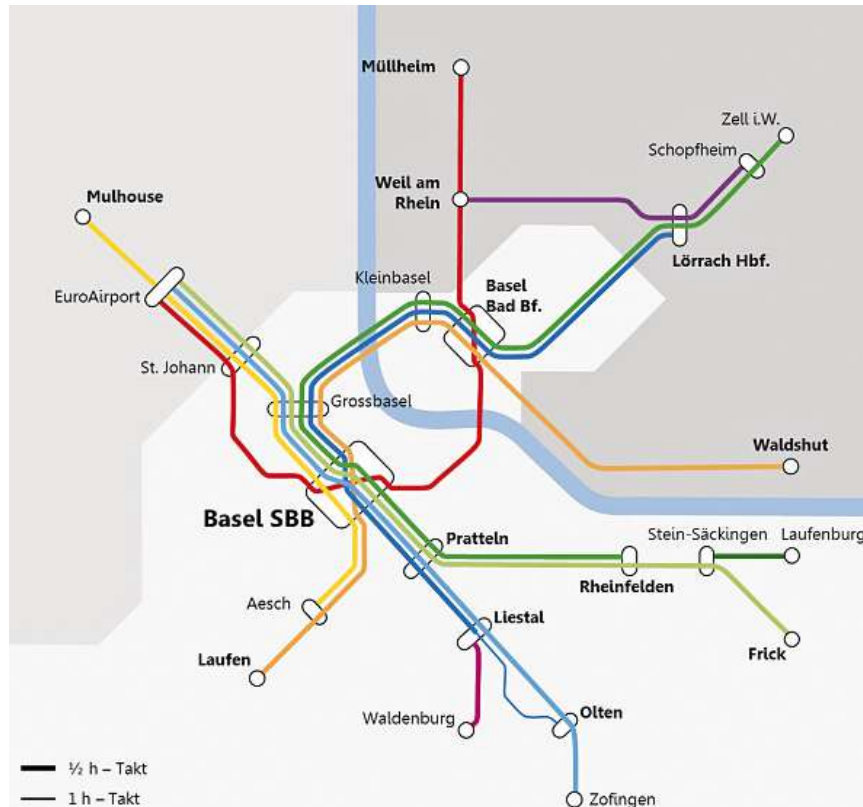
Die Kosten des Herzstücks, eines Eisenbahntunnels, der unter dem Rhein hindurch die S3-Linie mit dem Badischen Bahnhof verbinden könnte, werden aktuell auf 1,5 bis zwei Milliarden Franken geschätzt. Diese Summe gilt es nun beim Bund abzuholen und das Herzstück ins strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur 2030 einzubringen. Um mehrere Milliarden Franken in diesem Infrastrukturtopf liefern sich die Kantone jeweils mit unterschiedlichen Ausbauprojekten einen harten Wettkampf.

Zwar haben die Parlamente der beiden Basel zusammen 30 Millionen Franken gesprochen, um ein Herzstück-Vorprojekt zu erarbeiten. «Die Bundesgelder sind aber längst nicht gesichert», sagt Schneider-Schneiter. Die Region müsse jetzt lernen, zusammenzustehen und mit lauter Stimme zu sprechen, wie dies andere Regionen auch täten.

«Wartezeiten würden kürzer»

Bevor die Gruppe in Basel um vier vor zehn auf Gleis 16 ankommt, steckt der Zug ein paar Minuten im Flaschenhals vor dem Bahnhof SBB fest. Der Verkehrsplaner und Basler FDP-Grossrat Christian Egeler erklärt, dass dies mit anderen ein- und ausfahrenden Zügen zusammenhänge, welche die Gleise querten, und die S3 dadurch blockiert werde. «Beim Herzstück wäre dies nicht mehr der Fall», sagt Egeler. «Die Wartezeiten würden sich verkürzen.»

Nach einem rund sechsminütigen Transfer über die Passerelle geht die Fahrt dann um vier nach zehn auf Gleis zwei in einem neuen Zug in Richtung Badischer Bahnhof weiter. «Hätten wir das Herzstück, könnte man von Olten bis Lörrach direkt durchfahren», sagt Egeler. Zeit sparen könnte dann auch der Syngenta-Mitarbeiter vom Jura-Südfuss. Er müsste am Bahnhof nicht mehr warten oder aufs Tram umstei-



Grün-blau-gelb. In diesen Farben präsentiert sich das Herzstück unter dem Rhein. Es soll dereinst Olten Lörrach näher bringen. Grafik Agglomerationsprogramm Basel

gen, um an seinen Arbeitsplatz an der Schwarzwaldallee beim Badischen Bahnhof zu gelangen.

Die S-Bahnen verkehren heute zweimal pro Stunde. Von Deutschland und Frankreich her und zurück gar nur einmal. Ziel des Herzstücks sei es, im inneren Bereich, also beispielsweise von Liestal her, einen Viertelstundentakt zu erreichen, und im äusseren Bereich, also von Deutschland und Frankreich her, einen Halbstundentakt. Das sei laut Egeler erst mit der Durchmesserlinie möglich, weil der Bahnhof SBB und der Badische Bahnhof Kopfbahnhöfe seien, bei denen die Lokführer die Kabine wechseln müssen.

Keine U-Bahn

Auf der Fahrt befand sich auch der Direktor der Wirtschaftskammer Basel, Christoph Buser, der die Gruppe aus terminlichen Gründen allerdings bereits in Basel verliess. Er sprach davon, dass die Situation, wie sie sich heute präsentiere, nicht mehr dem zweitstärksten Wirtschaftsraum der Schweiz entspreche. Er warnte davor, beim Herzstück von einer U-Bahn zwischen den beiden Bahnhöfen zu sprechen. «Es handelt sich um eine Kapazi-

tätsverweiterung auf der Schiene, welche eine Taktverdichtung mit sich bringt.»

Martin Dätwyler, stellvertretender Direktor der Handelskammer beider Basel, sprach von «Agglomerations-effekten durch bessere Erreichbarkeit», welche der Bau der Durchmesserlinie mit sich brächte. Er rechnete vor, dass die zusätzliche Wertschöpfung nach dem Ausbau in der Region pro Jahr um 160 Millionen Franken steigen werde. Dätwyler: «Der Ausbau stärkt den trinationalen Wirtschaftsstandort und fördert Wachstum und Wohlstand.»

Dass die Durchmesserlinie dann auch den Einkaufstourismus nach Deutschland fördern könnte, wie das Tram Nummer 8 nach Weil am Rhein, ist laut dem Basler Gewerbedirektor Gabriel Barell nicht von der Hand zu weisen. «Der eine oder andere wird von diesem Angebot dann sicher Gebrauch machen», sagt Barell. Wenn allerdings die Wirtschaftsregion dank des Herzstücks wachse, profitierten alle davon. Allerdings sei nicht vorhersehbar, wie sich das Euro-Franken-Verhältnis bis 2035 entwickle. Dannzumal könnte das Herzstück in Betrieb gehen und sich die Fahrt durch Basel verkürzen.

«Vorfinanzierung ist zu prüfen»

CVP-Nationalrätin Schneider-Schneiter zum Herzstück

Von Martin Regenass

BaZ: Frau Schneider-Schneiter, die Basler Verkehrsministerin Sabine Pegoraro sprach kürzlich in Bezug auf das Herzstück davon, dass die «Hausaufgaben» gemacht seien. Ist dem so?

Elisabeth Schneider-Schneiter:

Wie weit die Regierungen ihre Hausaufgaben gemacht haben, kann ich nicht beurteilen. Ich sehe allerdings, dass die Basler wie die Basler Regierung sich beim Herzstück engagiert sind. Wichtig ist bei einem solchen Generationenprojekt, dass man geschlossen auftritt und breite Gesellschaftsschichten und Politikbereiche am gleichen Strick ziehen. Da machen die beiden Regierungen sicher mit.



Sie sagen «geschlossen auftreten». Die Region wurde in Bern aber auch schon geschnitten, weil das nicht der Fall war. Was muss man besser machen, um beim Bund an den Geldtopf zu kommen?

Man muss die Projekte frühzeitig und pflanzenfertig einreichen, damit der Bund das Gefühl hat, dass die Region das Projekt wirklich will. Beim Herzstück haben wir das richtig gemacht. Das Projekt ist aufgegleist.

Die Zürcher haben bei ihren Durchmesserlinien eine Vorfinanzierung gemacht. Der Bund konnte praktisch nicht anders, als die Gelder zu sprechen. Können die beiden Basel zwei Milliarden vorschiesse, damit die Linie Tatsache wird?

Solche Vorfinanzierungsmodelle werden auch von anderen starken Wirtschaftsregionen dazu verwendet, die Bundesgelder abzuholen. Es hat eingerissen, dass man damit zeigt, wie wichtig für eine Region die Projekte sind. Wenn die Vorfinanzierungsmodelle dazu dienen, dass wir letztlich an die Finanztopfe des Bundes herankommen, dann müssen die beiden Regierungen auch diese Modelle prüfen, weil wir es uns letztlich nicht leisten können, das Herzstück nicht zu realisieren.

Basel wird die China-Krise spüren

Der neue Integrationsverantwortliche sieht grosse Herausforderungen für Europa

Von Esther Jundt

Basel. Objektiv betrachtet erlebe Basel gute Zeiten, sagte Stadtentwickler Thomas Kessler gestern an einer Informationsveranstaltung seiner Abteilung. Der Kanton sei weitherum bekannt für sein gut funktionierendes Gesundheitswesen sowie für das kulturelle und gastronomische Angebot. Kessler warnte aber vor Euphorie: Globale Entwicklungen wie die derzeitige China-Krise werde auch der Stadtkanton zu spüren bekommen. Die China-Flaute werde sich vor allem im Wirtschaftsleben und bei der Migration niederschlagen. «Wir müssen wachsam bleiben», sagte Kessler. Der Wohlstand könne nicht ewig auf dem heutigen Niveau gehalten werden.

Das gute Leben locke viele Menschen, denen es schlecht gehe, nach Europa und in die Schweiz, sagte Kessler weiter. Mit der Flüchtlingstragödie in Europa gehe die Schweiz anständig um. In Basel gebe es keine Probleme, betonte Kessler. Er verwies auf das «immer noch modernste Integrationsgesetz Europas», das auf der Basis von «Fordern und Fördern» funktioniere und in Basel unbestritten sei. Nebst der persönlichen Begrüssung erhielten die Zuwanderer während des ersten Jahres Gratis-Deutschkurse.

Mit dem Thema Integration in der Abteilung Kantons- und Stadtentwicklung befasst sich seit dem 1. Juli



Andreas Räss.

Andreas Räss. Er übernahm vor knapp zwei Monaten die Leitung der Fachstelle Diversität und Integration von Nicole von Jacobs, die sich frühzeitig pensionieren liess. Der 50-jährige Andreas Räss ist in Zürich aufgewachsen und arbeitet seit 15 Jahren in der Verwaltung des Kantons Basel-Stadt. Im Justiz- und Sicherheitsdepartement (JSD) war er seit dem Jahr 2000 in verschiedenen Kaderfunktionen tätig. Ab 2009 war er stellvertretender Leiter des Migrationsamtes. Im Juli wechselte er das Departement und ist nun als Leiter der Fachstelle Diversität und Integration der Abteilung Kantons- und Stadtentwicklung tätig. Räss ist verheiratet und Vater zweier erwachsener Kinder. Er lebt im süddeutschen Raum, von wo seine Frau kommt.

Westeuropa überaltert

Räss sagte an seinem ersten öffentlichen Auftritt als Integrationsverantwortlicher, Westeuropa müsse sich mit grossen Herausforderungen befassen, nämlich der überalterten Gesellschaft und der Zuwanderung von jungen Menschen. Die Babyboomer würden oder

seien schon pensioniert, derweil junge Menschen aus anderen Kulturkreisen zuwanderten. Es gehe deshalb darum, diese schnell zu integrieren. Er sei zuversichtlich, dass Basel-Stadt von der Migration profitieren werde, wie dies bisher auch geschehen sei.

Die «Mediterranisierung» verdanke die Stadt den Zuwanderern aus dem Süden, die in den 50er- und 60er-Jahren in die Schweiz gekommen seien. Zudem verwies er die Zürcher auf die U15-Mannschaft des FC Basel, in der viele Jugendliche mit Migrationshintergrund spielten. Auch die globalen Unternehmen und grösseren KMU seien heute international zusammengesetzt.

Mehr Büros und Wohnungen

«Basel bleibt Basel», auch wenn viele neue Wohngebäude erstellt werden, sagte Regula Küng, Leiterin der Wohnraumentwicklung. Das verdichtete Bauen führe immer wieder zu Diskussionen, dabei sei die Altstadt «so dicht gebaut, wie wir das heute nicht mehr machen dürften».

In den letzten Jahren seien viele neue Arbeitsplätze geschaffen worden. Das sei positiv. Für diese Arbeitnehmer und ihre Familien müssen zusätzliche Büroflächen und Wohnungen gebaut werden, hielt Regula Küng fest. Der Roche-Turm oder die Neubauten auf der Erlentmatte seien Bestandteil dieser Entwicklung.

Smiley soll Lenker belohnen

Kommission will präventive Anzeigen zur Tempo-Einhaltung

Basel. Den vermehrten Einsatz von teilstationären statt fixen Radaranlagen unterstützt die Justiz-, Sicherheits- und Sportkommission (JSSK) des Grossen Rats. Damit heisst sie das neue Radar-konzept der Regierung gut. Sie fordert aber mit zehn Stimmen gegen eine, dass auch präventive Geschwindigkeitsanzeigen angeschafft und eingesetzt werden. Bei diesen wird die Einhaltung des vorgeschriebenen Maximaltempos mit einem lachenden Gesicht (Smiley) belohnt, während zu schnelles Fahren mit einem traurigen Gesicht angezeigt wird. Damit sollen Autofahrer «auf eine positive Weise an die Verkehrsregeln erinnert werden», schreibt die JSSK. Das heisst, es würden keine Bussen erhoben. Dafür soll auf den Ersatz einer fixen Radarstation verzichtet werden. Die Kommission beantragt deshalb einen Kredit von 3,3 Millionen statt 3,46 Millionen Franken zu bewilligen. Die Regierung wird zudem aufgefordert, zu prüfen, wie viele präventive Anlagen mit den gesparten 160'000 Franken eingesetzt werden könnten.

Von elf fixen Radaranlagen sollen nur sechs ersetzt werden, hat die Regierung vorgeschlagen. Dafür sollen zu einer bestehenden semistationären Anlage fünf dazukommen, die flexibel einsetzbar sind. Die jährliche Kontroll-dauer soll aber nicht erhöht werden. ur