

Teure Party der Steuerbeamten

145 000 Franken für Gala-Diner

Von Simon Erlanger

Basel. Lassen es sich die Chefbeamten der Schweizer Steuerverwaltungen auf Kosten der Steuerzahler gut gehen? Laut *Inside Paradeplatz* und *Blick* sei die Jahresversammlung der Schweizerischen Steuerkonferenz (SSK) zum Ess- und Trinkprogramm mit Gala-Diner, Bierschwemme und Barbesuch mutiert. So habe allein die SSK-Konferenz von 2017 in Zürich rund 150 000 Franken gekostet. Dies sei 2018 in Luzern mit 185 000 Franken noch übertroffen worden. 2012 war das Netzwerktreffen der Steuerbeamten auch in Basel zu Gast, wie Christian Keller auf *Prime News* rekonstruiert. Auch hier sei es zu üppigen Festspielen gekommen, so Keller. Insgesamt habe der Anlass 145 000 Franken gekostet. Davon habe Basel-Stadt 66 000 Franken berappt. Die eigentliche Fachtagung dauerte dabei nur zweieinhalb Stunden. Bereits um 16.30 Uhr erfolgte der Transfer zum Festbankett im Wenkenhof samt Abendprogramm und Bierauschank bis zwei Uhr morgens.

Nun seien Netzwerktreffen und der Austausch zwischen den Kantonen durchaus sinnvoll, hier sei aber wohl übertrieben worden, so Patrick Hafner, Präsident der Finanzkommission des Grossen Rats. Es sei aber ein Unterschied, ob private Firmen einen solchen Anlass durchführten oder ob dieser aus Steuergeldern finanziert werde.

Im Basler Finanzdepartement verweist Generalsekretär Sven Michal darauf, dass die SSK auch unter dem Jahr in zahlreichen Arbeitsgruppen und Kommissionen die Anwendung und Entwicklung des Steuerrechts diskutiere und koordiniere. «Die Durchführung einer Jahresversammlung, welche nebst statutarischen Traktanden und fachlichen Themen auch dem informellen Austausch und der Vernetzung dient, könnte auch nicht durch neue technische Möglichkeiten ersetzt werden», so Michal. Mit Kosten von 850 Franken pro Kopf sei die Veranstaltung von 2012 im Übrigen im Rahmen vergleichbarer Anlässe gelegen.

Mittlerweile verlangt die Konferenz der Kantonalen Finanzdirektorinnen und -direktoren, dass bei den SSK-Jahreskonferenzen Ausbildung und Diskussion von Fachfragen stärker ins Zentrum gestellt werden. So sollen die Kosten gesenkt werden.

Nachrichten

Forscher mit Pfizer-Preis ausgezeichnet

Basel/Liestal. Der Pfizer-Forschungspreis geht dieses Jahr an 24 Forscherinnen und Forscher: Die Hälfte der Ausgezeichneten forsch in Basel oder Baselland, wie die Stiftung schrieb. Beispielsweise erhielt unter anderen ein Team des Schweizerischen Tropen- und Public Health Instituts in Basel den Preis für ein Projekt, bei dem die Therapiequote von HIV-Infizierten in Lesotho verbessert wurde. Ein Team vom Universitätsspital Basel und Kantonsspital Baselland darf sich über die Auszeichnung für seine Arbeit freuen. Diese zeigt auf, dass bestimmte Immunzellen als Biomarker dienen könnten, um festzustellen, ob eine Immuntherapie bei einem Typ von Lungenkrebs wirkt. Der Preis ist mit 180 000 Franken dotiert und gilt als einer der wichtigsten Medizin-Forschungspreise in der Schweiz. SDA

Teilrückbau auf dem Areal Volta Ost startet

Basel. Noch im Februar können die Vorbereitungsarbeiten für preisgünstige Wohnungen und Quartiernutzungen auf dem Areal Volta Ost gestartet werden. Nachdem die aufschiebende Wirkung des Baurekursverfahrens teilweise aufgehoben wurde, kann der Teilrückbau gemäss der Medienmitteilung des Finanzdepartements vorbereitet werden. Der künftige Wohnraum soll unter anderem Wohnungen für Sozialhilfe und Studenten umfassen. jw

BVB-Gelenkbus fährt jetzt mit Strom

Ab heute ist auf den Kursen der BVB ein vollelektrischer Bus zu Testzwecken unterwegs

Von Martin Regenass

Basel. Mit einem hellen «Bing» meldet der BVB-Chauffeur den neuen vollelektrischen Bus an der Haltestelle an, um unachtsame Fahrgäste auf das Fahrzeug aufmerksam zu machen. Die Glocke wird in naher Zukunft durch ein zusätzliches permanentes Geräusch ergänzt, das bei einer Geschwindigkeit bis 30 Kilometer pro Stunde ertönt. Nötig ist das Warngeräusch, weil der E-Bus ohne aufreibende Pneu- und Motorengeräusche sehr leise daherkommt.

Die Fahreigenschaften des Batteriebus des holländischen Herstellers VDO sind wegen der drei Tonnen wiegenden Batterien auf dem Dach etwas anders als die eines Dieselmotors. «Der Schwerpunkt befindet sich höher und die Kurven sollte man etwas langsamer anfahren. Da muss man sich gegenüber einem Dieselmotors schon umstellen», sagt Alexander Ernst, der die Medienvertreter gestern auf einer Probefahrt chauffiert.

Transparente Ziehharmonika

Die 40 Sitzplätze für die Fahrgäste sind in dezenten Grau- und Brauntönen gehalten, die Ziehharmonika in der Mitte des 18 Meter langen Knickbusses ist mit transparentem Material ausgestattet, sodass das Tageslicht auch dort die Fahrgäste erreicht – eine Neuheit in den Bussen der BVB. Platz finden im Mittelteil auch zwei Rollstuhlfahrer oder Kinderwagen, ansonsten dominieren viele Stangen, um sich festzuhalten – typisch Linienbus eben.

Mit dem Testbetrieb proben die BVB die elektrische Zukunft. Per ÖV-Gesetz ist das Transportunternehmen in kantonaler Hand dazu angehalten, seine Busflotte bis 2027 zu hundert Prozent mit erneuerbaren Energien anzutreiben. In drei Phasen soll bis dahin der Bus-



Drei Tonnen Batterien. Der 800 000 Franken teure Dreiaxler von VDO tankt in der Garage Rank Strom für maximal 130 Kilometer Fahrt. Foto Florian Bärtschiger

betrieb geplant, die Beschaffung koordiniert sowie die Garage Rank für die Busse mit Ladestationen ausgestattet werden. Das bedingt beispielsweise den Ausbau des Stromnetzes, weil die aktuellen Stromleitungen nicht genügend Kapazität aufbringen, um mehrere Busse gleichzeitig aufzuladen.

BVB-Direktor Erich Lagler sprach von einem «besonderen Tag». «Wir machen den ersten Schritt in die Elektromobilität. Das Bussystem 2027 ist für uns in den nächsten Jahren ein Leuchtturmprojekt.» Den ersten gros-

sen Elektrobus haben die BVB im Oktober 2018 getestet, worauf es «viele positive Rückmeldungen gegeben habe».

Reichweite sinkt im Winter

Die Reichweiten des Testmodells liegen zwischen 80 und 130 Kilometern. Der Ladevorgang mit Strom dauert rund 38 Minuten. Wie Marc Oggier, Projektleiter der Busbeschaffung bei den BVB, sagt, sei es das Ziel, den Betrieb ab 2027 mit gleich vielen E-Bussen wie Dieselmotors aufrechtzuerhalten. «Wir versuchen den Betrieb

E-mobile: BLT testet gleich ganze Buslinie 37

Oberwil. Batteriebetriebene Busse sind der neuste Schrei unter den ÖV-Anbietern. Auch die BLT folgt dem Trend. Zufall oder nicht: Gleichzeitig zur gestrigen Präsentation des neuesten E-Busses der BVB wurde auf dem öffentlichen Informationssystem des Beschaffungswesens der Schweiz (simap.ch) die Ausschreibung der BLT publiziert: Beschaffung von fünf zwölfmtrigen Elektro-Niederflurbussen mit der Option auf fünf weitere 18 Meter lange Gelenkbusse.

BLT-Direktor Andreas Büttiker sagt auf Anfrage der *BaZ*, die BLT nehme gleich die ganze Linie 37 auf Elektrotauglichkeit unter die Lupe. Mit Berg- und Talfahrten, Fahrzeugübergaben und Ladezeiten und Chauffeur-Pausen könnten gleich alle Herausforderungen für E-Mobilität, die eine vollständige Buslinie bietet, in der Praxis getestet werden.

Eine erste Ladestation soll in Bottmingen installiert werden, eine zweite im Depot Hüslimatt in Oberwil. Die Inbetriebnahme der Linie 37 soll auf das 2. Quartal 2020 erfolgen. wah

sämtlicher Linien mit 114 Bussen zu bewerkstelligen.» Dazu müssten Ladezyklen und Busse genau aufeinander abgestimmt werden.

Die heutigen Dieselmotors verbrauchen auf 100 Kilometer rund 46 Liter Treibstoff. Die E-Busse hingegen benötigen für die gleiche Strecke etwa so viel Strom, der rund 18 Liter Diesel entspricht. Die Kosten für die E-Busse belaufen sich auf einen dreistelligen Millionenbetrag, die der Grosse Rat bewilligen muss. Der VDO-Bus verkehrt ab heute auf den Linien 30 und 50.

Muba – der Tummelplatz der Basler Medien

Von Serkan Abrecht

Basler Zeitung, 27. April 2000: «Wenn man weiss, wo er ist, ist der Stand A01 leicht zu finden.» Man geht ins «Gebäude mit dem Parking» und gelangt «via Rolltreppe in den 1. Stock (Galerie), wo am östlichen Ende (Front gegen die Rosentalanlage) der Auftritt der Gruppe nicht zu übersehen ist».

Folgte man dieser Anweisung der *BaZ* aus dem frischen Jahrtausend, dann war man in der Halle 3. Und da, auf 1400 Quadratmetern, war die Basler Mediengruppe. Da waren die *BaZ*, der *Blick*, der *Beobachter*, der *Birsfelder Anzeiger*, der *Muttenzer Anzeiger*, der *Prattler Anzeiger*, die *Weltwoche*, die *Basler Woche*, das *Allschwiler Wochenblatt* und einige mehr. Es war Konjunktur in der Medienbranche. Viele der genannten Titel gibt es nicht mehr – oder nur noch einzelne Ausgaben in irgendwelchen Archiven. Sie sind Geschichte.

Aber als diese Blätter noch keine Geschichte waren, sondern Geschichten schrieben, damals vor 20, 30 oder 40 Jahren, da gab es eine ganze Medienhalle. Bei der *BaZ* gabs gratis Lächerli und Kaffee. Redaktoren wurde befohlen, hinter dem Tresen zu stehen, zu servieren oder einfach präsent zu sein. Man hatte ja noch genügend Personal für eine fünfbindige Zeitung inklusive Sonderbeilage zur Muba. Und dann gabs da Ringier. Der Verlag baute in der Halle ein gigantisches Schiff auf und da spielte man Goldbarren-Bingo und da gab es Modeschauen. Die Muba sandte jeder Zeitung, jedem Magazin, jedem Wochenblatt mindestens ein Ticket für seine Mitarbeiter. Und sie kamen – die Journalisten der ganzen Nation.

Und weil die komplette Regiopresse immer in den Hallen war, wurden all die Skandälchen, die Skandale oder die Panikmache direkt am jeweiligen Stand abgeholt. Sei es, weil es am einen Stand Dinge zu kaufen gab, die nicht der Lebensmittelverordnung ent-

sprachen – das Skandälchen. Oder sei es, weil die Armee ihren Schiesssimulator aufstellen wollte und die Leute darauf rumballern durften – der Skandal. Oder dann gab es noch den Warnruf vor den Akupunktur-Therapien. Dort könne man Aids bekommen – die Panikmache.

A-capella-BaZ

Und damit die Leserinnen und Leser der Schlagzeilen sich gleich mit den Menschen unterhalten konnten, die sie verfasst hatten, sasssen sie am Nachmittag oder Abend an der Bar der Basler Mediengruppe: die Chefredaktoren, die Politikolumnisten, die Ressortleiter, die Chefreporter, die Verleger und Verlagsleiter. Im *BaZ*-Café gabs Jazz, Blues oder Rock. Da wurde noch getanzt, getrunken und geraucht. Sogar eine eigene A-capella-Gruppe hatte diese Zeitung damals noch.

Doch einige Redaktoren bemerkten bereits damals, dass es dem Ende zu gehen würde. Schon 1985 schrieb ein Journalist der *BaZ*, dass dieses Jahr deutlich weniger Berufskollegen zur Eröffnungsfeier gekommen seien. Aber er war nicht besorgt – lediglich verwundert. Aber auch nicht verwundert genug, um nicht gleich wieder von der Medienhalle zu schwärmen und den vielen Leuten, die sich für den Journalismus interessierten oder sich mit Redaktoren über Politik, Wirtschaft, Gesellschaft unterhalten wollten.

Dieses Jahr kann man sich nicht mit den Journalisten unterhalten. Die *BaZ* hat an der *Dernière* keinen Stand mehr.

Countdown zur Muba-Dernière

Basel. Heute öffnet die Muba zum letzten Mal ihre Tore. Die *BaZ* beendet ihre Serie zur Geschichte der Messe. Erschienen sind: «Der Optimismus der Bundesräte» (4.2.), «Die Welt der Ciba-Geigy» (5.2.), «Die Deko-Mädchen» (6.2.), «Der Traditionalist blieb» (7.2.).

Absage an den Abriss

Osttangente soll trotz Rheintunnel erhalten bleiben

Von Urs Rist

Basel. Grünen-Grossrat Thomas Grossenbacher verlangt in einer Motion die Untertunnelung der gesamten Osttangente und den Rückbau der oberirdischen A2. Dafür soll sich der Regierungsrat «behördenverbindlich und nachweisbar» einsetzen. Der Grosse Rat hat die Motion am 21. November 2018 mit 52 gegen 43 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen. Dieser hatte sich dagegen ausgesprochen und lehnt nun in seiner Stellungnahme das Begehren klar ab.

Der Regierungsrat hält die Überweisung der Motion als Auftrag für «nicht sinnvoll». Insbesondere könne das Anliegen nicht vor der Fertigstellung des geplanten Rheintunnels im Jahr 2035 zum Tragen kommen.

Auch müsse die Osttangente der A2 zwingend «mit genügenden Kapazitäten bestehen bleiben», damit eine Rückverlagerung von heute auf der Nationalstrasse abgewickelter Verkehr auf das Stadtstrassennetz vermieden wird, ist der Regierungsrat überzeugt. Seit die Osttangente 1980 in Betrieb genommen wurde, hat sich das tägliche Verkehrsaufkommen im Schwarzwaldtunnel von 60 000 auf über 120 000 mehr als verdoppelt. Schon vor zehn Jahren sei die Osttangente in einem Bericht des Bundesrats als «gravierender Engpass» mit hohem Handlungsbedarf erkannt worden. Für den Zeitraum von 2010 bis 2040 sei in Basel-Stadt eine weitere Steigerung des Verkehrsaufkommens um 12 Prozent prognostiziert.

Nach verschiedenen Planungen präsentierte das Bundesamt für Strassen (Astra) 2014 den Rheintunnel als unterirdische Verbindung zwischen dem Zubringer Birsfelden und Basel-Nord. Diese Projekt sieht Anschlüsse an die Nordtangente von und nach Frankreich sowie von und nach Deutschland an die dortige A5 vor.

Mit dem Rheintunnel, der zweimal zwei Spuren erhalten soll, könne die Osttangente um bis zu 40 Prozent des

prognostizierten Verkehrs entlastet werden, womit der Engpass vollständig beseitigt würde. Der Verkehr mit Ziel und Quelle Basel Süd und Basel Ost werde den Tunnel nicht befahren und auf die bestehenden vier Anschlüsse an die Osttangente angewiesen sein.

Anschlüsse nicht realisierbar

Bei einem Rückbau der oberirdischen Autobahn würde aber eine starke Rückverlagerung von Verkehr auf das Stadtstrassennetz erfolgen. Denn vom Tunnel aus seien die bestehenden Anschlüsse nicht realisierbar. Der Rheintunnel werde dem Bundesrat voraussichtlich Ende dieses Jahres zur Bewilligung vorgelegt, hiess es im Zusammenhang mit den Plänen für einen Autobahn-Westring im vergangenen Herbst.

Auch das Bundesamt für Strassen sieht in einer Stellungnahme «keine Möglichkeit für die Umsetzung der Forderungen der Motion Grossenbacher». Denn diese seien aus verkehrsplanerischer und bautechnischer Sicht schwer oder gar nicht umsetzbar. Ab 2012 seien zwar auch Varianten mit weniger Anschlüssen untersucht worden. Damit würde Basel und die gesamte Region aber «die gute Anbindung an das Hochleistungsstrassennetz verlieren», schreibt das Astra. «Sowohl die Stammstrecke als auch die zu- und abfließenden Hauptverkehrsstrassen würden überlastet.»

Der Regierungsrat befürchtet in seiner Stellungnahme zudem, dass mit einer allfälligen Überweisung der Motion «die Beziehung zu den Bundesbehörden nachhaltig belastet» würde, was negative Auswirkungen auf andere vom Bund abhängige Projekte haben könnte. Ob damit auch das Herzstück-Projekt gemeint ist, bleibt offen.

Grossenbacher und seine 15 Mitunterzeichnenden schrieben in der Motion: «Die Verdichtung unserer Stadt verlangt nach Rückbau und Umverteilung der Strassenfläche zugunsten der Bevölkerung und platzsparenden Mobilitätsformen.»