

Sabine Pegoraro

Die Baustellen der Baselbieter Regierungsrätin

«Finanzierung aus Staatskasse ist gerechter»

Sabine Pegoraro ist nicht gerade vom Erfolg verwöhnt: Eben erst hat die FDP-Magistratin die Abstimmung über den Margarethenstich verloren. Im Interview erklärt sie, wie sie anstehende Grossprojekte durchbringen will. Sie wartet mit neuen Ideen und Überraschungen auf.

VON HANS-MARTIN JERMANN

Frau Pegoraro, vor einem Monat hat das Baselbieter Volk Nein gesagt zum Margarethenstich. Der Entscheid hat auf politischer Ebene einige Nachbeben

ausgelöst. Mit etwas zeitlicher Distanz die Frage: Sagten die Baselbieter Nein wegen der inhaltlichen Ausgestaltung des Projekts oder wegen des dafür nötigen Gelds? Sabine Pegoraro: Ich denke, das Nein lag vor allem in der Sache selber begründet. Ich spüre, dass die Bevölkerung gegenüber öV-Projekten sensibler geworden ist. Es ist kein Zufall, dass wir dieses Jahr im Baselbiet gleich zwei Mal über ein öV-Thema abstimmen. Das war vorher lange nicht der Fall. Wir haben in den vergangenen Jahren mehrere teure Projekte verabschiedet - man denke etwa an den Neubau der Waldenburgerbahn für fast 300 Millionen Franken, dies ohne Referendum.

Was leiten Sie aus dem Nein zum Margarethenstich für die Volksabstimmung zum Läuferfingerli ab? Das sind zwei verschiedene Paar Schuhe. Beim einen ging es um den Bau einer neuen Infrastruktur, beim anderen geht es um die betriebliche Stilllegung einer bestehenden Linie. Eine Lehre aus dem Nein am 24. September ziehe

«Eine Krux war, dass die nachweisliche Verbesserung der Situation für das Tram zu einer gefühlten Verschlechterung des Autoverkehrs geführt hätte.»

Sabine Pegoraro über den Margarethenstich

ich aber: Wir müssen generell beachten, die Verkehrsträger gleich zu behandeln. Eine Krux der Margarethenstich-Abstimmung war, dass die nachweisliche Verbesserung der Situation für das Tram zu einer gefühlten Schlechterstellung des Autoverkehrs geführt hätte. Aus meiner Sicht wurde diese vermeintliche Schlechterstellung von den Gegnern übertrieben dargestellt.

Es ist politisch schwieriger, eine neue öV-Linie bauen zu wollen als eine alte zu erhalten. Sie werden es nicht einfach haben, beim Volk mit

der Stilllegung des Läuferfingerli durchzukommen.

Ich denke, dass der rein emotionale Aspekt - «wir haben doch eine so schöne Bahnlinie im Homburgertal» - nicht reichen wird, um das Baselbieter Volk zu überzeugen. Gleichwohl wage ich keine Prognose. Volksabstimmungen sind ziemlich unberechenbar geworden. Dies auch, weil es einige Protagonisten mit den Fakten nicht so genau nehmen.

Was werden Sie tun, wenn das Volk am 26. November Nein sagt zur Stilllegung des Läuferfingerlis?

Der Landrat hat klar den Auftrag gegeben, im 8. Generellen Leistungsauftrag für den öV 900 000 Franken pro Jahr einzusparen. Wenn das Volk diesen Betrag nicht durch die Stilllegung des Läuferfingerlis sparen will, dann müssen wir andere Massnahmen erarbeiten. Ich fände das schlecht. Im Homburgertal schaffen wir es, trotz Sparen und Wegfall der Bahn dank einem attraktiven Bus das öV-Angebot für die Bevölkerung zu verbessern. Das wäre andernorts kaum der Fall. Da würden Einsparungen von 900 000 Franken wohl zu einem Abbau des Angebots führen.

Bedeutet das Nein zum Margarethenstich einen Rückschlag für gemeinsame Projekte mit der Stadt?

Es ist richtig, dass Hans-Peter Wessels (der Basler Baudirektor, d. Red.) und ich gemeinsam für den Margarethenstich gekämpft haben. Das war ein partnerschaftliches Projekt. Wir sind beide enttäuscht. Aber deswegen die Partnerschaft beider Basel wieder infrage zu stellen, halte ich für masslos übertrieben. Auch deshalb, weil das Volks-Nein nichts mit partnerschaftlichen Fragen zu tun hatte.

Der abtretende Liestaler Stadtpräsident Lukas Ott hat postuliert, vermehrt eine Aufgabenteilung zwischen den Kantonen anzustreben, anstatt einzelne Projekte gemeinsam voranzutreiben. Ist das eine Option?

Im Verkehrsbereich können Sie Probleme nur gemeinsam lösen. Da sind partnerschaftliche Projekte unabdingbar.

Ein Referendum mit unsicherem Ausgang konnten Sie verhindern: jenes über die 72 Millionen Franken teure Verlegung der Rheinstrasse in Salina Raurica. Dafür mussten Sie allerdings Konzessionen eingehen.

Von welchen Konzessionen sprechen Sie?

STRASSE UND SCHIENE

Wichtige Projekte aus Pegoraros Stube

Läuferfingerli: Am 26. November stimmt das Baselbieter Volk über die Stilllegung der S-Bahnlinie 9 über die alte Hauensteinlinie, das sogenannte Läuferfingerli, ab. Pegoraro plädiert für Stilllegung der Bahn und Umstellung auf Busbetrieb. Formal geht es beim Referendum um den 8. Generellen Leistungsauftrag (GLA) für den öV 2018 bis 2021. Gesichert ist das Läuferfingerli bis Ende 2019, umstritten sind die GLA-Jahre 2020 und 2021. Sagt das Volk am 26. November Nein zur Stilllegung der S9, muss das Geld bei öV-Linien anderswo im Kanton eingespart werden.

Zubringer Bachgraben: Das wichtigste aktuelle Strassenprojekt Pegoraros. Der Zubringer verbindet die Basler Nordtangente mit dem Allschwiler Bachgraben. Das auf 200 Millionen Franken veranschlagte Projekt versteht sich als Bestandteil einer neuen Ringstrasse um die Stadt, es funktioniert aber auch alleine. Das Baselbieter Volk legte im März 2015 mit seinem Ja zur Initiative für eine Umfahrung Allschwil das Fundament. Der Landrat hat Mitte September das Trasse gesichert. Derzeit wird im Hintergrund über die Linienführung diskutiert.

Tram in Salina Raurica: Ebenfalls Mitte September sagte der Landrat Ja zu einem Generellen Projekt für die Verlängerung der Tramlinie 14 von Pratteln ins Gebiet Salina Raurica. Es war ein Ja mit Vorbehalten: Unbestritten ist, dass das grösste Wirtschaftsentwicklungs-Gebiet des Kantons per öV erschlossen werden muss. Ob die auf 170 Millionen Franken veranschlagte Tramverlängerung die richtige Lösung ist, wird allerdings infrage gestellt.

Von jener, dass die Kreisel nachträglich ausgebaut werden können, um die Kapazitäten zu sichern.

Dabei handelt es sich nicht um eine inhaltliche Veränderung des vom Landrat bereits zuvor genehmigten Projekts. Vor dem Schönthaltunnel der A22 ist nach Inbetriebnahme der Strasse die Einfahrt aus dem Hülften-Kreisel verlängert worden. Von einer Konzession kann keine Rede sein.

Sie sind den Autofahrern in einem weiteren Punkt entgegengekommen und davon abgerückt, in Salina Raurica einen öV-Anteil von mindestens 35 Prozent zu verlangen.

Ein vom Landrat überwiesenes Postulat verlangt dies. Das hat die Regierung also nicht aus heiterem Himmel beschlossen. Abschliessend darüber entscheiden wird im Rahmen der Richtplan-Änderungen erneut der Landrat.

Blicken wir in die Zukunft: Der Zubringer in den Allschwiler Bachgraben ist die nächste grosse Kiste in Ihrer Direktion. Wo stehen Sie hier?

Das ist ein Schlüsselprojekt für die Entlastung des Raums Allschwil. Die Machbarkeitsstudie ist demnächst fertiggestellt. Gestützt darauf wird dann das Vorprojekt in Angriff genommen. Die Situation ist herausfordernd, auch weil viele Partner mit am Tisch sitzen - neben der Gemeinde Allschwil und dem Kanton Basel-Stadt auch die französischen Behörden. Dies, weil ein Teil der Strasse auf französischem Boden verlaufen wird. Baubeginn ist, wenn alles gut läuft, in sieben bis zehn Jahren. Eröffnet werden könnte die Strasse bis 2030.

Der Kanton Basel-Stadt könnte dieses Projekt noch verhindern.

Weshalb sollte er das tun? Die Regierung unterstützt das Projekt und arbeitet mit uns zusammen.

Wir meinen die Bevölkerung. Ein Referendum ist doch wahrscheinlich.

Der Anschluss an die geplante Strasse im Bereich Flughafenstrasse/Casino wird auf städtischem Boden liegen. Dafür braucht es eine Vorlage im Parlament. Und gegen diese kann das Referendum ergriffen werden. Das ist nicht von der Hand zu weisen. Aber die Vorteile überwiegen auch für Basel-Stadt.

Wie wollen Sie die auf 200 Millionen Franken veranschlagte Strasse finanzieren?

Der Betrag ist im Finanz- und im Investitionsplan des Kantons eingestellt. Zumindest von der Planung her ist das Projekt finanziert. Am Schluss muss das Parlament, allenfalls auch das Volk, Ja sagen zu den entsprechenden Krediten.

Sie rücken also von Ihrer ursprünglichen Idee ab, für die Strasse eine Spezialfinanzierung aufzugleisen?

Ich habe im Kontext der Sparbemühungen des Kantons die Idee lanciert, Infrastrukturprojekte via Spezialfinanzierung zu bezahlen. Das kann man sich immer überlegen. So, wie sich die Situation derzeit präsentiert, kann man die Strasse aber auch aus der allgemeinen Staatskasse bezahlen.

Das ist doch ein Paradigmenwechsel.

Spezialfinanzierungen sind grundsätzlich eine gute Sache, weil Projekte zweckgerichtet und verursachergerecht finanziert werden. Das Problem: Es handelt sich um eine Art Steuererhöhung - und diese müssen Sie dem Volk schmackhaft machen können. Das ist dem Kanton bei der A22 mit der befristeten Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer gelungen. Das ist aber bei künftigen Projekten vielleicht anders. Diese Frage darf aber nicht zum Stolperstein werden. Die Finanzierung aus der Staatskasse ist gerechter.



Pfarrer können auch anders

Wettstreit In der Matthäuskirche gab es heisse Duelle zwischen Pfarrpersonen und Slam-Poeten.

VON OLIVIA MEIER (TEXT UND FOTO)

Man sitzt auf der kalten, ungemütlichen Kirchenbank. Vorne nicht wie gewohnt ein Pfarrer. Nein, drei Pfarrer und drei Slam-Poeten, die sich duellieren. Mit Texten über Sex, Glück und verhasste Nachbarn.

Der zweite «Preacher Slam» in Basel ging am Freitagabend in der Matthäuskirche über die Bühne. Der Preis: eine Flasche Whiskey - wie immer. Die Bewerber: die Pfarrer Juliane Hartmann, Martin Dürr und Jürg Scheibler sowie die Slam-Poeten Kilian Ziegler, Sarah Altenaichinger und Lisa Christ. In den Bänken der Kirche sassen die unterschiedlichsten Menschen. Vom Jungen Alternativen bis hin zum typischen Kirchengänger. Auch Familien mit Kindern waren vor Ort, um sich den Slam unter dem Motto «Special Reformation Edition» anzuhören. Durch den Abend moderierte Daniela Dill vom Kulturverein Slam Basel. Sie stellte sich der schweren Aufgabe des sogenannten «Opferlams», das den

ersten Text des Abends vorträgt, der nicht gewertet wird. Über Glück sprach sie. Und über das Verlangen der Menschen, es mit allen Mitteln zu behalten: «Du bestellst dein Glück bei Zalando», war wohl der Satz, der ihren Text am besten beschreibt.

Ein Esel mit orangenem Fell

Die Duellierenden wurden per Los ausgewählt. Eine Pfarrperson und ein Slam-Poet traten jeweils gegeneinander an, und die Lautstärke des Publikums entschied, wer den Punkt bekam. Zuerst betrat Pfarrer Martin Dürr die Bühne. Mit einer Geschichte über die Entstehung der Erde und Esel, mit orangenem Fell, die sich heute auf ihr bewegen, konnte er nicht gegen Slammerin Altenaichinger aus Basel gewinnen. Sie entschied den Punkt mit einem Text über die Macht der Worte für sich. Auch beim nächsten Duo gewann der Poet. Kilian Ziegler und Juliane Hartmann traten unter dem Motto «Hier

stehe ich, ich könnte auch ganz anders» gegeneinander an. Ziegler bezog diesen Satz auf Männer beim Toilettengang, erhielt dafür einige Lacher und holte einen Punkt für die Poeten. Auch mit Sätzen wie: «You can be absoluter Durchschnitt if you really want» oder «Wäre ich Franzose, hiesse ich comme sî comme ça», plädierte er darauf, dass man auch mal durchschnittlich sein dürfe, und gewann damit die Sympathie des Publikums.

Explosiv

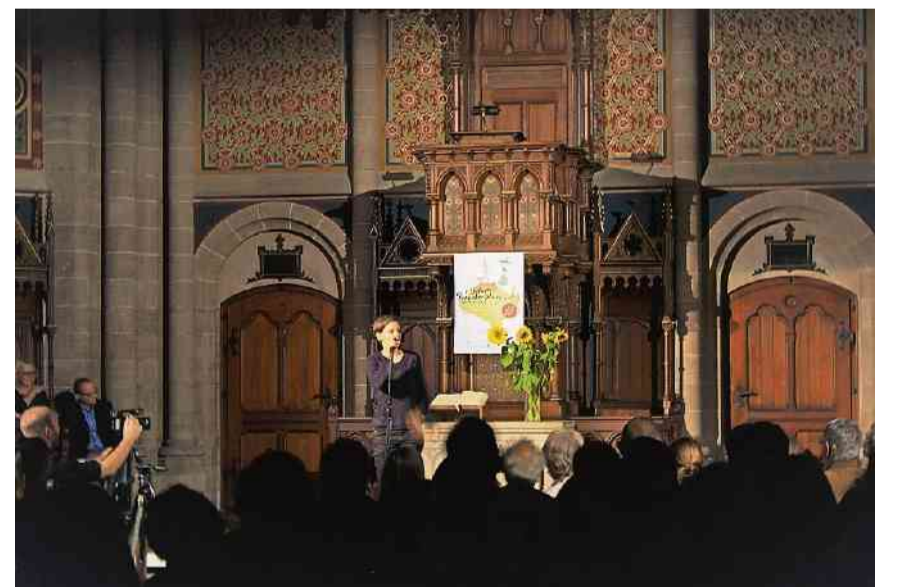
Jede Slammerin, jeder Slammer und jede Pfarrperson trugen zwei Texte vor. Als bei Scheiblers Text über Hemdenknöpfe nicht nur die Knöpfe sprangen, sondern auch ein Scheinwerfer explodierte, liess sich dieser nicht beirren. Im Dunkeln ging es also weiter, bis die Situation gelöst werden konnte. Scheibler gab den Punkt seiner Gegnerin Christ aus Olten, da er nicht gegen einen persönlichen Text über sexuelle Belästigung im Alltag antreten wollte. Christ griff den Hashtag «#metoo» auf, bei welchem Frauen aus aller Welt auf Social-Media-Kanälen über sexuelle Belästigung in ihrem Alltag sprechen. Mit ihrem zweiten Text über die Biologie der Frau, zeigte Christ, dass sie auch amüsantere Texte im Repertoire hat. Mit Sprüchen wie

«Ein Uterus ist crazy» und «Männer leisten nicht die Hälfte» hob sie die durch ihren vorigen Text eher ernste Stimmung wieder auf.

Auch Hartmann zeigte, dass sie nicht dem typischen Bild einer Pfarrperson entspricht. Auch wenn sie schon im ersten Satz erwähnte, dass sie nicht lustig sei, brachte sie die Leute mit Sätzen wie: «Beim ersten Mal tuts immer weh, besonders bei Frauen» zum Lachen.

Moderatorin Daniela Dill ging vermehrt noch während des Applauses zu den Wertungen über, weshalb man nicht verstand, wer denn nun den Punkt geholt hatte. Ansonsten liess sie jedoch immer wieder lustige Anekdoten mit einfließen, welche die Stimmung auflockerten.

Der Endstand war unentschieden. Hartmann griff also entschlossen zur Whiskey-Flasche und liess sie durch das Publikum wandern, sodass jeder mit einem warmen Gefühl im Bauch nach Hause ging.



Am zweiten «Preacher Slam» gabs viel zu lachen.

Gastronomie

Stellwerk-Restaurant sucht Pächter

Der Verein Stellwerk im ehemaligen Bahnhof St. Johann muss sich nach einem neuen Gastronomen umsehen. Per 1. April 2018 suche man «für die Gastronomie-Räumlichkeiten mit grosser Terrasse eine neue Pächterin oder einen neuen Pächter», ist auf der Website des kreativwirtschaftlichen Zentrums zu lesen. Der Verein wünschte sich vom künftigen Betreibenden «eine enge Zusammenarbeit

mit dem Haus und die Schaffung eines attraktiven Treffpunkts für die Bevölkerung der Region und für auswärtige Gäste».

Warum die jetzigen Pächter Minu Rudin und Roger Malzacher das Stellwerk verlassen, ist nicht bekannt. Das Restaurant «Buffet» ist für seine gute Küche zwar bekannt - der Sonntagsbrunch gehört zu den besten in Basel -, es fehlt ihm aber an Aussenwirkung. (RAK)

Die Beziehungen zwischen Liestal und Basel sollen wegen des Volks-Neins zum Margarethenstich nun nicht schlecht geredet werden, findet die Basler Bau- und Verkehrsdirektorin Sabine Pegoraro. KENNETH NARS

nicht in dieses Step geschafft hat, ist den Medien mehr Platz wert, als über Regierungsrätin Pegoraro mal was Positives zu schreiben.

Sie haben das Salina-Raurica-Tram angesprochen. Der Landrat hat zwar Ja gesagt zum Generellen Projekt. Würde heute über den Bau und das Geld abgestimmt, würde das Tram kaum genehmigt. Gibt es Alternativen zur vorliegenden 170-Millionen-Lösung?

«Ich kann mir gut vorstellen, über neue Varianten zu diskutieren, zum Beispiel über eine Erschliessung per Bus.»

Sabine Pegoraro über den öV in Salina Raurica

Dass wir Salina Raurica mit einem neuen, zusätzlichen öV-Angebot erschliessen müssen, steht für mich ausser Frage. Ebenso klar ist für mich, dass die Boom-Gebiete in Pratteln um die Hochhäuser und das Gewerbegebiet Grüsen per öV besser erschlossen werden. Ich kann mir aber gut vorstellen, über neue Varianten zu diskutieren. Zum Beispiel über eine Erschliessung per Bus auf einem separaten Trasse. Das kommt günstiger als der Bau von Tramschienen. Zugleich stellen wir mit der separaten Spur sicher, dass der Bus nicht im Stau stecken bleibt. Die Alternative Bus müssen wir prüfen, zumindest in der zweiten Etappe ab dem Grüsen-Quartier.

Ist denkbar, das Tram «nur» bis ins Grüsen-Quartier zu verlängern?

Das ist denkbar. Die Vorgaben des Agglomerationsprogramms des Bundes verlangen aber, dass wir eine öV-Planung für den gesamten Raum vorlegen. Für mich denkbar ist auch, über die Verlängerung der Tramlinie 3 von Birsfelden durch die Hard ins Gebiet Salina Raurica nochmals zu diskutieren, ebenso über die Verknüpfung der Linien 3 und 14.

Es kursieren Gerüchte, wonach Sie nach Ihrem Jahr als Regierungsrätin im Sommer 2018 vorzeitig zurücktreten. Was ist da dran?

Was erwarten Sie von mir, was ich Ihnen nun sage? Ich habe Ihnen die Antwort sicher schon zweimal gegeben. Ich bin bei den Gesamterneuerungswahlen 2015 vom Basler Bau- und Verkehrsdirektorat für vier Jahre gewählt worden, darum bleibe ich bis zum Ende der Amtsperiode.

das von uns: Die Stauprobleme verschärfen sich.

Wäre es nicht sinnvoll, zuerst eine Volksabstimmung durchzuführen? Ansonsten besteht die Gefahr, dass Sie lange planen, und dann versenkt das für seine Strassen-Liebe nicht bekannte Basler Volk den Tunnel.

Nein, das wäre eben falsch. Solange für den Gundelitunnel kein ausgereiftes Projekt vorliegt und unklar ist, wie die Anschlüsse zwischen Basel-Stadt und Baselland geregelt sind, macht eine Abstimmung keinen Sinn. Die beiden Basel sind nun gemeinsam gefordert, möglichst gute Teilprojekte auszuarbeiten und dann zu präsentieren.

Themenwechsel: Welche öV-Projekte liegen Ihnen in Ihrer Zeit als Regierungsrätin noch am Herzen?

Die Verlängerung der Tramlinie 14 nach Salina Raurica gehört sicher dazu. Nach dem Ja des Landrats zum Generellen Projekt können wir nun in einer Studie klären, wie das Projekt genau aussehen soll. Der Doppelspurausbau der Bahnlinie im Laufental ist ein weiteres wichtiges Projekt. Dieses ist im Strategischen Entwicklungsprogramm des Bundes Step 2030/2035 enthalten. Dieser grosse Erfolg ist leider etwas untergegangen. Dass es das Herzstück der S-Bahn

Der Zubringer Bachgraben dürfte weitgehend unbestritten sein.

Seien Sie vorsichtig mit solchen Aussagen: Das dachte man beim Margarethenstich anfänglich auch.

Einverstanden. Worauf ich hinaus will: Sicher kontrovers diskutiert werden die weiteren Abschnitte der Stadttangente, also die Umfahrung Allschwil und der Tunnel Binningen. Der Kanton ist daran, die Planung der Stadttangente wie jene des Rheintunnels gemeinsam mit Basel-Stadt voranzutreiben. Dasselbe gilt für den Rheintunnel, der vom Bund finanziert, aber von den beiden Basel begleitet wird.

Das ist erstaunlich: Nach dem Basler Bau- und Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels, er sehe nun keinen Grund, den Gundelitunnel als Abschnitt auf Basler Boden weiter voranzutreiben. Haben Sie Herrn Wessels jüngst wieder nach seiner Meinung gefragt? Ich treffe mich mit Hans-Peter Wessels sehr häufig, um mit ihm über Bau- und Verkehrsprojekte zu diskutieren. Es ist so, wie ich Ihnen gesagt habe: Die beiden Basel treiben gemeinsam die Planung der Stadttangente voran. Die Menschen in der Agglomeration erwarten

