

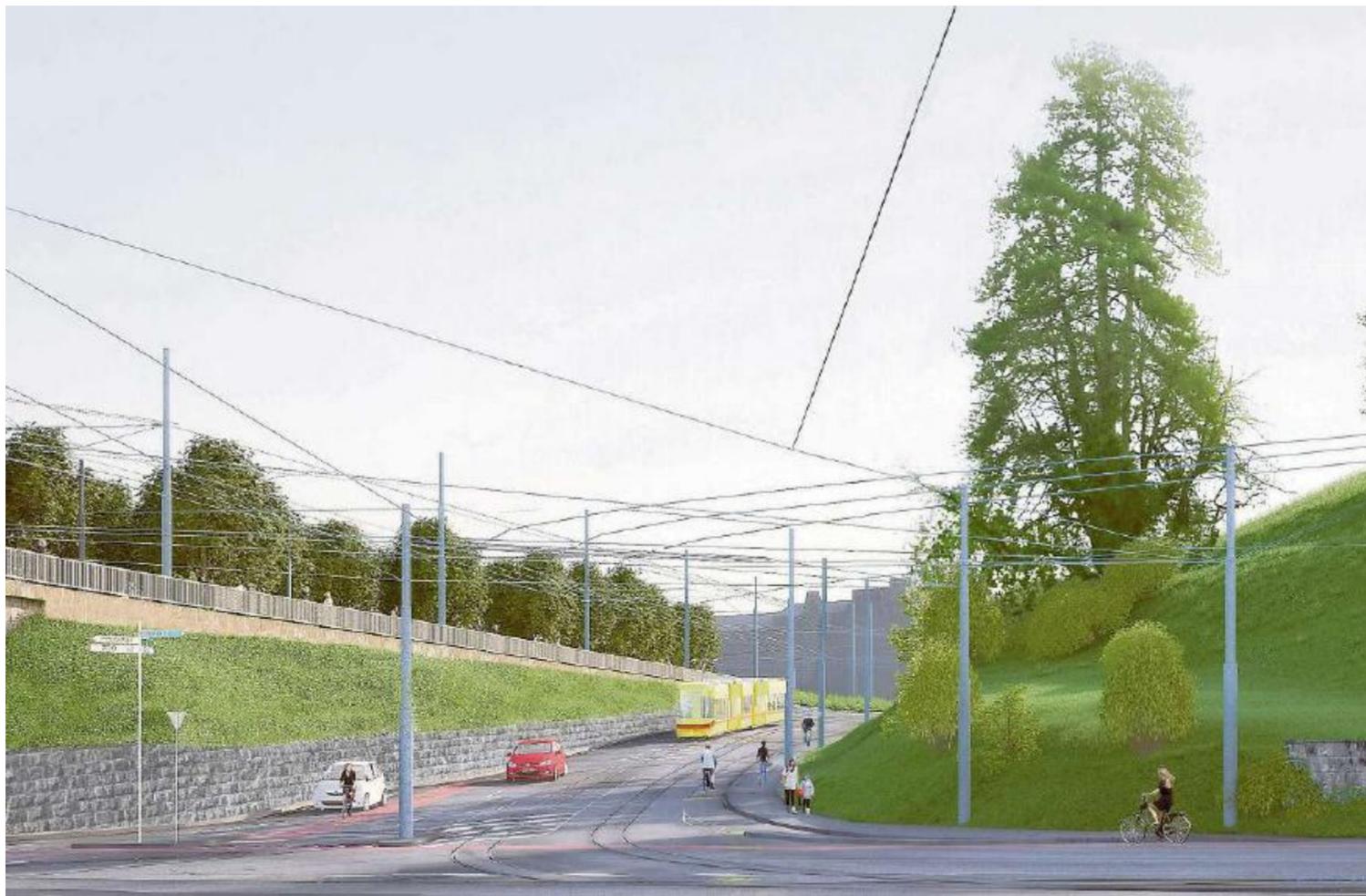
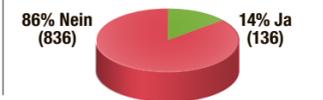
## Frage des Tages

### Braucht es nun ein alternatives Projekt zum Margarethenstich?

Das Baselbiet hat Nein zum schnellen Anschluss an den Bahnhof SBB gesagt. Braucht es eine Alternative? [www.baz.ch](http://www.baz.ch)

Das Ergebnis der Frage vom Samstag:

### Soll Mirjam Ballmer im BVB-Verwaltungsrat bleiben?



Keinen direkten Weg zum Bahnhof. Die BLT muss nach der Abstimmungsniederlage eine andere Lösung finden für die Linie 17.

## Klares Nein zum Margarethenstich

Schon wieder scheitern Regierung und Parlamentsmehrheit mit einer Verkehrsvorlage

Von Thomas Dähler

**Liestal.** Baudirektorin Sabine Pegoraro ist gestern erneut mit einer Verkehrsvorlage gescheitert. Überraschend haben die Baselbieter Stimmberechtigten den Verpflichtungskredit von 14 Millionen Franken für die Tramverbindung Margarethenstich abgelehnt. Mit 56,87 Prozent Nein-Stimmen fiel der Entscheid deutlich aus. Klar gegen das Projekt war dabei die Gemeinde Binningen, auf deren Gebiet die umstrittene Abzweigung Richtung Bahnhof Basel SBB realisiert worden wäre. 71,58 Prozent votierten in Binningen mit Nein.

Positiv überrascht war gestern der frühere Binninger FDP-Landrat Roger Moll, der das Referendum gegen die Tramverbindung initiiert und organisiert hatte. Das politische Establishment hatte seine Argumente lange nicht ernst genommen. Er und sein kleines Komitee seien im Abstimmungskampf stets aktiv gewesen, sagte Moll. Dies sei wohl vom Stimmvolk bemerkt und honoriert worden. «Wir haben immer gehofft, dass wir Erfolg haben», meinte Moll. Nach dem überaus deutlichen Ent-

scheid zugunsten des Margarethenstichs im Landrat hatte zunächst niemand damit gerechnet, dass es überhaupt zu einem Volksentscheid kommen würde.

Mit der neuen Verbindung hätte die BLT die Linie 17 direkt zum Bahnhof Basel SBB und weiter ins Kleinbasel führen wollen. Heute verkehrt die Linie 17 in die Basler Innenstadt, die Linie 10 auf dem längeren Weg über den Theaterbogen zum Bahnhof SBB. Die Gegner einer Verbindung über den Margarethenstich hatten vor allem mit dem unnötigen 14-Millionen-Kredit für den kleinsten Zeitgewinn und mit den befürchteten Verkehrsproblemen bei den Verzweigungen Dorenbach und Margarethen gegen das Projekt angekämpft. Von den etablierten Parteien hatte einzig die SVP die Nein-Parole beschlossen.

### Leimental geschlossen dagegen

Gestern wurde die Kreditvorlage in den meisten Gemeinden verworfen. Ja-Mehrheiten gab es einzig in Arlesheim, Liestal, Duggingen, Hersberg, Seltisberg und Waldenburg. Deutlich gegen die Tramverbindung über den Marga-

rethenstich stimmten die Gemeinden im Leimental, die von der schnelleren Tramverbindung an den Bahnhof Basel SBB profitiert hätten. Im Leimental waren neben Binningen auch Bottmingen (61,8 Prozent Nein), Therwil (58,65), Ettingen (59,64), Oberwil (56,78) und Biel-Benken (51,93) dagegen. Noch höhere Nein-Stimmen-Anteile gab es in einigen Oberbaselbieter Gemeinden, so in Liedertswil (82,26 Prozent Nein), Lauwil (78,22) und Lampenberg (71,88).

SVP-Landrat Hanspeter Weibel, der sich im Abstimmungskampf für ein Nein zur Kreditvorlage engagierte, meinte gestern, im Baselbiet sei man heute kritisch eingestellt, wenn es um Ausgaben für den öffentlichen Verkehr gehe, der ohnehin schon subventioniert sei. Seiner Meinung nach haben die Kosten und die absehbare Behinderung des Individualverkehrs an den neuralgischen Kreuzungen den Ausschlag gegeben. Die Nein-Mehrheiten im Leimental liessen nur einen Schluss zu: «Ein Bedürfnis für die Tramlinie gibt es nicht.»

Auf der Verliererseite zeigte sich die

Regierung nach wie vor davon überzeugt, dass die beim Volk durchgefallene Tramverbindung «für das Leimental mit seinen 60 000 Einwohnerinnen und Einwohnern äusserst wichtig gewesen wäre». Der Regierungsrat nehme das Abstimmungsergebnis «zur Kenntnis».

### Zu wenig Engagement

Klartext sprach Ständerat Claude Janiak (SP), der für ein Ja gekämpft hatte: «Es ist nicht gelungen, den übergeordneten Nutzen der Verbindung aufzuzeigen.» Dies hänge auch mit dem geringen Engagement der Befürworter zusammen. «Es ist komisch, dass man es zwei national tätigen Politikern überlassen wollte, die Kohlen aus dem Feuer zu holen, während sich die meisten kantonalen Politiker vornehm zurückhielten.»

Das Nein nicht erwartet hatte BLT-Direktor Andreas Bütiker – auch weil Kundenbefragungen nicht darauf schliessen liessen. Er akzeptiere jedoch das klare Ergebnis. Die BLT müsse jetzt nach einer anderen Lösung für ihre Linie 17 suchen.

## Kommentar

### David gewinnt gegen Goliath

Von Thomas Dähler



Eine Handvoll engagierter Bürger hat am Wochenende mit dem Nein zum Margarethenstich den etablierten Politikerinnen

und Politikern eine Lektion in Demokratie erteilt. Die erdrückende Mehrheit der Damen und Herren, die das 14 Millionen Franken teure Tramprojekt an der Grenze zum Kanton Basel-Stadt zuvor in der Regierung und im Landrat durchgewinkt hatte, nahm das kleine Referendumskomitee aus vermeintlich unbedarften Bürgern von Anfang an nicht ernst. Während des ganzen Abstimmungskampfs machte sich die zuständige Regierungsrätin keine Mühe, zu den Argumenten der Gegner Stellung zu nehmen. Auch viele Landratsmitglieder, die im Parlament mit Ja gestimmt hatten, glänzten im Abstimmungskampf durch Abwesenheit.

Es zeugt von Arroganz, wenn Politiker meinen, ein Millionenbeitrag für ein Verkehrsprojekt müsse nicht materiell begründet werden, wenn die Mandatsträger dahinterstünden. In einem Kanton, den die Politiker in den vergangenen Jahren an den Rand des Ruins getrieben haben, sollte das Bewusstsein wachsen, dass das Stimmvolk kritisch über alles wacht, das Kosten verursacht.

Das Nein zur Planungsvorlage Elba vor zwei Jahren war ein Nein zu den Kosten des Verkehrs und hätte Regierung und Parlament Warnung sein können. Schon damals ging unter, dass mit dem Elba-Nein auch ÖV-Projekte bachab geschickt wurden. Spätestens jetzt wird man auch in Liestal zur Kenntnis nehmen müssen, dass der ÖV beim Stimmvolk keine heilige Kuh ist.

Die Lektion in Demokratie zeigt auch: Wenn sich Aussenseiter mit Argumenten gegen die Übermacht der politisch Arrivierten wehren, schauen die Stimmberechtigten sehr genau hin. David gegen Goliath: Da steht der Sieger auch heute nicht schon vor Kampfbeginn fest.

[thomas.daeher@baz.ch](mailto:thomas.daeher@baz.ch)

## Euroairport prüft Gesichtserkennung

Mit der automatisierten Passkontrolle will man den Passagierfluss erhöhen. Zürich startet am Mittwoch einen Pilotversuch

Von Dina Sambar

**Basel/Zürich.** Den Pass auf ein Gerät legen, einmal kurz in die Kameras schauen und schon hat man die Passkontrolle hinter sich. Keine langen Schlangen mehr vor zu wenigen Kabinen, in denen Zöllner mit strengem Blick den Flugpassagier mit den Informationen im Personalausweis abgleichen. Das verspricht die Firma Gemalto, eine der führenden Hersteller im Bereich der digitalen Sicherheit, die nebst den automatisierten Schleusen auch biometrische Pässe von über 30 Ländern herstellt.

Am Mittwoch startet der Flughafen Zürich einen Pilotversuch mit acht dieser automatisierten Passkontrollen. Beim EuroAirport in Basel verfolgt man diese Tests mit grossem Interesse. Auch dort prüft man derzeit, ob man Parafes (Passage Automatisé Rapide aux Fron-

tières Extérieures), so der französische Begriff, in Zukunft einsetzen will.

### Verschärfte Sicherheitskontrollen

«In den letzten Jahren wurden die Sicherheitsvorkehrungen an Flughäfen verschärft, was für die Passagiere immer mehr Aufwand bedeutet. Parafes soll dazu beitragen, dass Fluggäste, vor allem zu Spitzenzeiten, schneller ans Ziel kommen», sagte Vivienne Gaskell, Sprecherin des Flughafens Basel-Mulhouse. Es sei auch für den EuroAirport interessant zu wissen, wie hoch die Trefferquote der Scanner ist und ob Fluggäste die Sicherheitskontrollen tatsächlich flüssiger passieren können. Nebst dem Pilotversuch in Zürich erfolgt man beim EuroAirport deshalb auch die Versuche der beiden Pariser Flughäfen Charles de Gaulle und Orly, die zurzeit ebenfalls automatisierte Schleusen von Gemalto testen. Eigene

Tests sind keine geplant: «Das Thema beschäftigt derzeit alle Flughäfen. Es macht jedoch Sinn, wenn das System an grösseren Flughäfen erprobt wird. Wir stehen alle in Verbindung», so Gaskell.

In Zürich ist die Nutzung des Scanners freiwillig. Nicht alle Passagiere haben jedoch Anrecht auf das Schnellverfahren. Nur wer einen biometrischen Pass besitzt, mindestens 18 Jahre alt und Bürger der Schweiz, EU oder eines EWR-Landes ist, darf die automatisierte Schleuse passieren.

Der Scanner ist in der Lage, die Bilder der Gesichter zu speichern und im Hintergrund mit Fahndungs- und Informationssystemen abzugleichen. Das kann aus Datenschutzgründen heikel sein.

Laut dem Eidgenössischen Datenschutzbeauftragten, Adrian Lobsiger, sind solche Technologien auf dem Vormarsch. Wie er in der SRF-Sendung «Rendez-vous»

ausführte, sei Gesichtserkennung an sich unproblematisch, wenn sie nur dem punktuellen Abgleich diene, also um zu schauen, ob die Person im Scanner mit jener auf dem Pass übereinstimmt. «Sobald die Leute im Flugzeug sind, müssten diese Daten wieder verschwinden, sonst ist die Aufbewahrung nicht verhältnismässig», so Lobsiger. Bei einer Vernetzung mit Personendatenbanken müsse dem Betroffenen ganz genau dargelegt werden, zu welchem Zweck die Datenbearbeitung genutzt werde.

### Zürich informiert Ende Monat

Die Kantonspolizei Zürich, die die neuen Schleusen am Flughafen Zürich betreibt, will Ende Monat informieren, wie mit dem Datenschutz umgegangen wird. Am EuroAirport werden die Sicherheitskontrollen zurzeit von einer spezialisierten Sicherheitsfirma durch-

geführt, die von der französischen Luftfahrtbehörde zugelassen ist. Die Einführung eines Gesichtserkennungssystem würde laut Vivienne Gaskell eine andere Art der Datenerfassung mit sich bringen. Details kann sie dazu jedoch noch keine nennen: «Da der EuroAirport ein binationaler Flughafen ist, würde es eine enge Zusammenarbeit zwischen den französischen und Schweizer Behörden geben.»

Ein Besuch der Webseite des Schleusen-Herstellers zeigt, dass automatisierte Passkontrollen erst der Anfang sind. Gemalto bietet dort ein ganzes Paket an, mit dem der Passagier sich nur noch ein einziges Mal via Handy, Tablet oder an einem Schalter identifizieren muss, und danach weder beim Check-in, der Gepäckabgabe, den Sicherheitschecks oder beim Boarden einen Pass oder eine Boarding-Card vorweisen muss.