

FDP stellt Fragen zu Energie Belp

BELP Im letzten Dezember hatte die FDP Belp den Gemeinderat in einem offenen Brief dazu aufgefordert, den Erwerb neuer Räumlichkeiten im Kreiszentrum an der Rubigenstrasse durch Energie Belp zu überprüfen. Der Gemeinderat sei darauf jedoch nicht eingetreten, schreibt die FDP nun in einer Pressemitteilung. Die Partei schrieb deshalb erneut einen Brief, in dem sie 16 Fragen zur Beantwortung auflistete. Zum Beispiel: Wie stark könnte der Strompreis gesenkt werden, wenn sich das gemeindeeigene Unternehmen Energie Belp keine neue Liegenschaft gekauft hätte? Wie viel kostet das neue Branding des Unternehmens? Entsprechen die hohen Preise für die Fernwärme den Zahlen, die dem Souverän früher versprochen wurden? Und schliesslich: Müssten gemeindeeigene Unternehmen nicht stärker von Gemeindeorganen kontrolliert werden?

Gemeindepräsident Rudolf Joder verteidigt sich: «Wenn uns die FDP eine Pressemitteilung zur Kenntnis schickt, so sehen wir das nicht als Anlass zum Handeln.» Trotzdem beantwortete er gerne die gestellten Fragen. Der Strompreis würde kaum sinken, wenn Energie Belp keine neuen Räume gekauft hätte – viel wichtiger sei jedoch, dass die Gemeinde die frei werdenden Räumlichkeiten dringend benötige. Wie viel der neue Firmenauftritt, das Branding, koste, wisse er nicht – «Energie Belp ist jetzt eben ein eigenständiges Unternehmen», sagt Joder. Der Gemeinderat überprüfe jährlich den Geschäftsbericht der Revisionsstelle und insbesondere die Einhaltung des Leistungsvertrags. Für alles weitere sei der Verwaltungsrat zuständig. Und schliesslich: Dass die Holzschmelzeheizung teurer sei als eine konventionelle Heizung, sei von Beginn weg klar gewesen, sagt Joder, «aber wir halten die vorgegebenen Zahlen ein und haben für unser Projekt sogar einen Preis bekommen». (cvb)

KURZ

Gemeinderat spricht sich gegen Basisstufe aus

KAUFDORF Der Gemeinderat hat diskutiert, ob Kaufdorf am Schulversuch Basisstufe teilnehmen soll. Da bei diesem Projekt des Kantons aber zusätzliche Räume benötigt werden, betrachtet die Ortsexekutive eine Teilnahme nicht als realistisch. Dies auch im Hinblick darauf, dass aufgrund der höheren Schülerzahlen (Kinder aus Gelterferingen) ab Sommer 2004 ein zusätzliches Schulzimmer benötigt werde. Auch würde die Belastung der Lehrkräfte durch die Teilnahme am Schulversuch weiter ansteigen, «was sicher nicht nur einfach wäre», teilt der Gemeinderat mit. (pd)

Hauptstrasse neu gestaltet

WORB Die Hauptstrasse im Worber Dorfzentrum wird ab nächster Woche neu gestaltet. Ziel der Arbeiten sei es, das heute oft missachtete Durchfahrtsverbot von der Bahnhofstrasse zur Bernstrasse optisch sichtbar zu machen und auch durchzusetzen, wie Gemeindepräsident Peter Bernasconi an einer Medienkonferenz sagte. Die Hauptstrasse ist während der Bauarbeiten für mehrere Wochen gesperrt. (car)

Baubeginn des Migros-Propositoriums

WORB Die Migros kann im März mit dem Bau ihres provisorischen Verkaufslokals auf dem Hofmatt-Areal beginnen: Laut Gemeindepräsident Peter Bernasconi sind keine Einsprachen eingegangen. Geht alles nach Plan, kann das Propositorium im Juli in Betrieb genommen werden und die Migros kann mit dem Neubau ihres 32 Millionen Franken teuren Zentrums starten. Vorgesehen sind nebst einem Supermarkt auch ein Migros-Restaurant und Fachgeschäfte. (car)



Bei dieser Unterführung in der Nähe des Bahnhofs Zollikofen würden Autofahrer von der Bernstrasse auf die **Entlastungsstrasse** einbiegen.

STEFAN ANDEREGG

Entlastung oder Mehrverkehr?

Der Anschluss **Zollikofen** an die Autobahn A 1 ist wieder ein Thema – die Gegner sind zum Widerstand bereit

In der Mobilitätsstrategie Region Bern ist die Entlastungsstrasse Zollikofen mit Anschluss an die A 1 als prioritäres Projekt aufgeführt. Befürworter erhoffen sich dadurch eine Entlastung der Bernstrasse, Gegner befürchten eine Sogwirkung und Mehrverkehr.

CHRISTOPH BUSSARD

«Wir sind auf der Bernstrasse an die kritische Grenze gestossen», sagt Zollikofens Gemeindepräsident Stefan Funk. Es sei manchmal erschütternd zuzuschauen, wie sich die unzähligen Autos durch den Ort zwängen. Der kantonale Kreisoberingenieur Fritz Kobi wird konkreter: Lange habe sich die Zahl der Autos, die täglich auf der Bernstrasse durch Zollikofen fahren, um 18 000 bewegt. Inzwischen sei man aber bei 20 000 und damit in einem kritischen Bereich. «20 000 Autos – das sind gleich viele wie täglich durch den Gotthard fahren», fügt Kobi an, «aber auf der Gotthardautobahn hat es keine Fussgänger, keine Velofahrer und keinen öffentlichen Verkehr.»

Neu sind die Verkehrsprobleme auf der Bernstrasse nicht. Zu Beginn der 90er-Jahre wurde deshalb sehr konkret über die Entlastungsstrasse Zollikofen (ELZ) diskutiert: Ein zwei Kilometer langes Strassenstück, das beim Bahnhof Zollikofen beginnt und beim Grauholz in die A 1 einmündet. Geplant war ein Halbanschluss, also eine Auffahrt Richtung Bern und eine Ausfahrt von Bern her. Kritik kam damals nicht nur aus der Bevölkerung, sondern auch vom Bundesamt für Strassen (Astra): Nationalstrassen stünden nicht zur Lösung lokaler oder regionaler Verkehrsprobleme zur Verfügung, hiess es. Und so beschloss die kantonale Baudirektion im März 1993, die Projektierung der Entlastungsstrasse einzustellen.

«Prioritäre Massnahme»

Bei den Zollikofener Behörden hat sich aber in letzter Zeit der Wunsch verstärkt, das Projekt ELZ wieder aus der Schublade zu holen. Ihr Wunsch wurde erhört: In der Mobilitätsstrategie Region Bern, die im August 2003 vorgestellt wurde, ist der Zubringer zum Entwicklungsschwerpunkt

(ESP) Zollikofen) im Bereich Strasseninfrastruktur als «prioritäre Massnahme» aufgeführt. Kostenpunkt: 90 Millionen Franken.

Laut Kobi besteht im Raum Zollikofen Handlungsbedarf. Die im Wachstum begriffenen ESP Worb- und Zollikofen könnten in naher Zukunft Mehrverkehr auslösen. «Wenn diese Autos auf eine Verkehrsanlage treffen, die heute schon am Limit ist, dann gute Nacht.» Mit der ELZ könne die Bernstrasse entlastet und dadurch Freiraum für den öffentlichen Verkehr geschaffen werden. Denn erstens müsse ein störungsfreies ÖV-Angebot sichergestellt werden. Zweitens: «Wenn man den ÖV verdichten will, braucht es diese Freiräume.» Zuletzt habe es aus Zollikofen Reklamationen gegeben, der ÖV werde durch den starken Autoverkehr behindert. Gemeindepräsident Funk und Marco Rupp, Geschäftsführer der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) Bern-Mittelland, bestätigen dies.

ELZ allein bringt nicht

Der Vorschlag in der Mobilitätsstrategie ist praktisch identisch mit

jenem, der vor zehn Jahren schubladisiert wurde. Momentan wird beim Kanton die Mitwirkung zur Mobilitätsstrategie ausgewertet. Laut Funk hat sich Zollikofen darin für die ELZ ausgesprochen.

Der Gemeindepräsident betont, der Autobahnanschluss allein löse die Verkehrsprobleme im Raum Bern-Nord nicht. Auch andere Gemeinden seien betroffen, deshalb müsse man nicht nur eine einzelne Massnahme, sondern ein ganzes Massnahmenpaket ausarbeiten. «Wir sind gerade in den Stosszeiten sehr stark belastet», sagt etwa Moosseedorfs Gemeindepräsident Peter Bill. Um das Verkehrsproblem in Bern-Nord ganzheitlich anzugehen, haben fünf Gemeinden aus diesem Raum eine Studie lanciert, die Lösungsansätze bringen soll (siehe Box).

«Neue Strassen, neue Autos»

Wenn der Autobahnanschluss dereinst konkret wird, sind die Gegner zum Widerstand bereit. Eine vehemente Kritikerin war und ist Mariann Keller, GFL-Mitglied im Grossen Gemeinderat Zollikofen und langjährige Grossrätin.

Sie sei «erstaunt», dass die ELZ-Idee wieder aufgetaucht sei. Zum einen bedeute der Strassenneubau Landverschleiss, «zudem ziehen neue Strassen neue Autos an». Knapp zwei Drittel des Verkehrsaufkommens in Zollikofen seien «hausgemacht», also handle es sich primär um ein ortsinternes Problem. «Und für den restlichen Drittel soll man eine solche Strasse bauen? Da fehlt mir die Logik», sagt Keller. Als regelmässige ÖV-Benutzerin habe sie noch nie erlebt, dass ein Bus im Stau stecken geblieben sei. «Aber vielleicht erledigt sich die Angelegenheit von selbst», sagt Keller, «der Kanton hat sowieso kein Geld».

Vor zehn Jahren war der Widerstand in der Gruppierung «ZOE – Zollikofen ohne Entlastungsstrasse» formiert. Laut Keller, die damals ZOE-Mitglied war, würde sich heute das örtliche Umweltforum dem Ansinnen entgegenstellen.

VCS möchte «Berliner Modell»

Rückenwind erhält Keller durch eine 2003 veröffentlichte Studie des Verkehrsclubs Schweiz (VCS), der grünen Verkehrslobby: Be-

trachte man die Auswirkungen einer Umfahrungsstrasse auf Verkehrsaufkommen, Unfälle, Lärm, Abgasausstoss, Gewerbe und Ortsbild, würden «die negativen Wirkungen überwiegen», heisst es. Der VCS lobte dafür das «Berliner Modell», das auf Verkehrsberuhigung und -verflüssigung setze. Als gelungene Beispiele nannte der VCS Wabern (Seftigenstrasse) – und Zollikofen. Die Studie stiess beim Touring-Club Schweiz (TCS) und beim Astra auf heftige Kritik.

Alle Seiten involviert

Apropos Astra: Gilt im Zusammenhang mit der ELZ der Vorwurf des Missbrauchs von Nationalstrassen heute nicht mehr? Kobi: «Bei der Ausarbeitung der Mobilitätsstrategie waren nicht nur Vertreter sämtlicher Verkehrsgruppen, sondern auch des Kantons und des Bundes involviert.»

Der Ausgang der Mitwirkung und die Prioritätensetzung des Kantons werden entscheiden, ob und wann für die ELZ ein konkretes Projekt ausgearbeitet wird. Allgemein wird mit einem Zeithorizont von 10 bis 20 Jahren gerechnet.

Chancen und Risiken

«Der Korridor Nord ist die Nabelschnur von Bern», sagt Fritz Kobi, Kreisoberingenieur des Kantons Bern, «er ist der Weg zu den wichtigen Wirtschaftsräumen im Norden und Osten Europas.» Der Kanton Bern räumt denn auch der Lösung der Verkehrsprobleme in diesem Korridor hohe Priorität ein. Dies wurde nicht nur in der Mobilitätsstrategie Region Bern offensichtlich (siehe Haupttext), sondern auch in der neuen Wirtschaftsstrategie für den Kanton Bern, die Regierungsrätin Elisabeth Zölch vor gut einer Woche vorgestellt hat.

Eine Stufe konkreter werden

Auch die betroffenen Gemeinden sind an Massnahmen zur Entschärfung des Verkehrsproblems im Raum Nord interessiert. Kürzlich wurde deshalb die Korridorstudie Bern-Nord lanciert. Beteiligt sind die Gemeinden Ittigen, Zollikofen, Moosseedorf, Münchenbuchsee und Urtenen-

Schönbühl, verschiedene kantonale Stellen sowie der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) und Postauto Bern-Freiburg-Solothurn. Federführend ist die Regionale Verkehrskonferenz (RVK) Bern-Mittelland. «Mit dieser Studie werden wir eine Stufe konkreter als die Mobilitätsstrategie», erklärt RVK-Geschäftsführer Marco Rupp. Es solle abgeschätzt werden können, «wo welche Massnahme mit welcher Priorität zu ergreifen ist». Dazu gehören auch grobe bauliche und betriebliche Kostenschätzungen. Generell sollen der motorisierte Individualverkehr gesteuert und auf Hauptachsen konzentriert, der öffentliche Verkehr aufgewertet und Wohngebiete entlastet werden.

Das Risiko des Kollapses

Die Verkehrsplaner der RVK beurteilen den Nord-Korridor als eines der dynamischsten Gebiete der Region Bern. Verkehrssystem und Siedlung hätten sich in den

letzten Jahren stark entwickelt, «und dank der hohen Standortattraktivität wird sich die Entwicklung fortsetzen». Diese Dynamik eröffne Chancen, berge aber auch Risiken: «Die Risiken liegen zweifellos im möglichen Kollaps des Verkehrssystems.»

ÖV auf Strassen «gefährdet»

Obwohl sich der RVK eigentlich mit dem öffentlichen Verkehr beschäftigt und dafür auch vom Kanton subventioniert wird, ist er laut Rupp in letzter Zeit auch in der Strassenplanung konzeptionell tätig. «Dies nicht zuletzt deshalb, weil der motorisierte Individualverkehr zunimmt und in gewissen Räumen der ÖV im Stau stecken bleibt.» In der Korridorstudie würden der private und der öffentliche Verkehr als Gesamtpaket analysiert, Chancen und Risiken abgeschätzt.

Finanziert wird die Studie je zu einem Drittel von den fünf Gemeinden, dem kantonalen Tiefbauamt und der RVK. (cbn)



So war die zwei Kilometer lange Entlastungsstrasse vor zehn Jahren geplant, und so würde sie **auch heute** gebaut.

ZVG