

Private kämpfen für ihre Bahnübergänge

Aussenherum statt über die **Geleise**: Das blüht mehreren Landbesitzern in Ligerz, wenn sie künftig zu ihrem Grundstück am See wollen. Die SBB will private Bahnübergänge schliessen. Und vielleicht eine Unterführung bauen.

MICHAEL EHRLER

Stellen Sie sich vor, Sie stehen vor einem der sechs privaten Bahnübergänge zwischen Bischpalm und dem Dorf Kern von Ligerz. In der Zeit, in der Sie diesen Satz gelesen haben, wäre aus dem Nichts ein Zug aufgetaucht und würde bereits an Ihnen vorbeidonnern. Aus Sicherheitsgründen will die SBB diese Übergänge in den nächsten Monaten schliessen. «Das Gesetz verpflichtet uns bei einer solch kurzen Sichtweite dazu», sagt SBB-Mediensprecher Frédéric Revaz.

Verbrieftes Zugangsrecht

Doch gegen die Aufhebung der unüberwachten Bahnübergänge sind beim Bundesamt für Verkehr sechs Einsprachen eingegangen. Sie stammen von den betroffenen Grundstückbesitzern, die die Übergänge benutzen. Sie alle können sich auf ein verbrieftes Zugangsrecht zu ihrem Grundstück am See berufen. «Wir besitzen dieses Recht, seit das Haus am See besteht», sagt die 63-jährige Edith Suter, eine der Einsprecherinnen. Die Familie hat das Haus am See aus einem Erbe erhalten und nutzt es in den Sommermonaten als Ferienhaus. Über den Bahnübergang, der aus nicht mehr besteht als einer Warntafel und einem schmalen Metallübergang, trägt sie Esswaren, Kleider und alles weitere, was sie für die Erholung am See benötigt. «Wir wollen keinen Umweg machen», sagt sie.

Wissen, worauf achten

Mindestens drei- bis viermal in der Woche ist auch Toni Martin in seinem Rebhaus am Seeufer anzutreffen. Es sei unbestritten, dass die Übergänge gefährlich seien. «Ich habe schon eine ganze Schulklasse gesehen, die verbotenerweise über den Übergang gelaufen ist», erzählt der Ur-Ligerzer, der heute in Biel wohnt. Er



Toni Martin beim privaten **Bahnübergang**: Er weiss, welche Signale ihm das Herannahen eines Zuges anzeigen.

Bild: Olivier Sauter

selber weiss, worauf er achten muss, um sicher über den Bahnübergang zu kommen. Zum einen hat er den Fahrplan der Züge ungefähr im Kopf. Zum anderen schaut er, ob die Barrieren der ge-

sicherten Bahnübergänge in Sichtweite offen sind.

Martin hat in seinem Rebhaus am See sämtliches Material für die Pflege des Rebbergs untergebracht. Dieser befindet sich auf

der anderen Seite des Bahntrassees. Würde der Privatübergang geschlossen, müsste er künftig einen «unzumutbaren Umweg» machen. Martin schlägt deshalb vor, die Übergänge beizubehal-

ten, sie aber so zu sichern, dass sie nur noch von Berechtigten benutzt werden können. Für alle die beste Lösung sei aber eine neue Unterführung. Martin und seine Mitstreiter machen aber klar, dass sie sich an den Kosten von rund einer Million Franken nicht beteiligen würden. «Die SBB ist Verursacher des Problems. Weshalb sollten wir dann dafür geradestehen?», fragt sich Martin.

Parallelweg versenkt

Die SBB hatte in der Vergangenheit mehrere Lösungsvorschläge präsentiert. Aus Kostengründen setzte sie darauf, entlang der Bahngeleise, bergseitig einen Weg zu erstellen. Dieser hätte es den Seeanstössern erlaubt, gefahrenlos bis zum nächsten gesicherten Übergang respektive zur nächsten Bahn-Unterführung zu gelangen und von dort via Strandweg zum privaten Grundstück. «Das hätte das Problem nicht gelöst», sagt Edith Su-

Gesetzgebung

«Bahnübergänge sind entsprechend der **Verkehrssituation** entweder aufzuheben oder so mit Signalen oder Anlagen auszurüsten, dass sie sicher befahren und betreten werden können.» (Eisenbahnverordnung, Art. 37) (bt)

ter. Die Anstösser lehnten das Projekt ab.

Aufgrund des Widerstands versenkte die SBB das Projekt Mitte April. Dies bestätigt der SBB-Sprecher. Stattdessen versprochen die Bahn-Verantwortlichen damals, eine neue Unterführung zu prüfen. Das zeigt das Protokoll einer Sitzung von SBB-Verantwortlichen mit Gemeindevertretern und Betroffenen, das dem BT vorliegt.

Skepsis bei Anwohnern

Für die Bahnübergang-Benutzer ist es noch zu früh, um aufzuatmen. Edith Suter hat in den Unterlagen zur Schliessung der Privat-Übergänge jedenfalls nichts über eine neue Unterführung gelesen. «So schnell geht das sicher nicht», sagt sie. Auch SBB-Sprecher Frédéric Revaz dämpft allzu grosse Hoffnungen. Er sagt nur, dass man mit der Gemeinde am Verhandeln sei, mit welchen Massnahmen den Landeigentümern das Überqueren der Bahnlinie trotz Schliessung der Übergänge ermöglicht werden kann. «Eine neue Unterführung und die Sanierung bestehender Unterführungen sind Teil dieser Diskussion», sagt Revaz. So gibt es heute in der Nähe zwar einen Entwässerungsdurchlass, als Personenunterführung ist er aber zu klein und mit einem Handwagen nicht befahrbar. Die entscheidende Frage ist die Finanzierung. «Wenn die SBB etwas machen will, dann ist es ihre Sache», sagt Gemeindepräsident Uli Berger. Seit 50 Jahren fordere die Gemeinde den Ligerztunnel. Wenn die SBB nicht in der Lage sei, die Umfahrung in den nächsten Jahren zu bauen, könne es doch nicht sein, dass die Gemeinde der SBB helfen müsse, ein Provisorium zu finanzieren.

Auch für die Einsprecher ist eines klar: Die allerbeste Lösung wäre der Ligerztunnel.

Als das Heu über den See kam

me. Ein Grundstück in Ligerz verlief Mitte des 19. Jahrhunderts typischerweise vom Ufer des Sees bis in die Rebberge. Das Zentrum der langgezogenen, nebeneinander liegenden Landstreifen bildete das Haus. Als Selbstversorger gehörte zum Besitz auch ein kleiner Stall, in dem man ein bis zwei Kühe hielt. Das Heu holte man sich von der Petersinsel und transportierte es per Schiff nach Hause. Von dort trugen es die Ligerzer zum Stall.

Das blieb auch so, als entlang des Sees zwischen 1860 bis 1877 die Eisenbahnlinie gebaut wurde. Nun führte der Weg zum See

einfach über die Geleise. Die Zahl der Züge, die täglich vorbeidonnerten, war damals aber noch überschaubar. Mit der Juragewässerkorrektur, bei welcher der Bielersee um über zwei Meter abgesenkt wurde, entstanden seeseitig neues Land. Die Grundstücke der Landbesitzer wuchsen dadurch Richtung See und kompensierten den Verlust, welcher der Bau des Bahntrassees verursacht hatte. Mühsam wurde eine neue Ufermauer gebaut, um das Land nutzbar zu machen. Zuerst der Strassenverkehr und später die Züge nahmen aber derart zu, dass der Zu-

gang zum Landteil am Ufer immer schwieriger wurde. Mit dem Bau des Strassentunnels nahm die Zahl der Autos massiv ab. Geblieben sind die täglich 250 Züge.

Das Dorf drängt seit Jahren darauf, dass auch die Züge in einem Tunnel verkehren. Die Abklärungen beim Bund laufen. Die Chancen auf Realisierung hängen von der Finanzierung ab. Ironie der Geschichte: Würde der Ligerztunnel dereinst tatsächlich realisiert, wäre man fast wieder am Anfang. Allerdings mit der Erfahrung von 150 Jahren Mobilitätsgeschichte.

Grösste Solaranlage im Seeland in Büren

Auf dem **Dach** der neuen Werkhalle der Firma Bruno Peter AG in Büren wird demnächst Sonnenenergie produziert. Das Stedtli hat bereits Ökostrom bestellt.

BRIGITTE JECKELMANN

Sie wollten nicht nur von umweltfreundlicher Energie reden. Sie wollten etwas tun. EDZ - Energie der Zukunft AG - nennt sich die Firma, gegründet von der Energieversorgung Büren AG und der Bruno Peter AG. Der Name hält, was er verspricht: Denn auf dem Dach der neuen Werkhalle des Bürener Herstellers von Farbkonzentrat für Kunststoffe sind bereits Halterungen für die Solarzellen montiert, welche schon ab nächster Woche Sonnenenergie in Elektrizität umwandeln werden.

Auf 1600 Quadratmetern werden insgesamt 484 Solarpanels das Sonnenlicht einfangen und



484 Solarpanels werden in Büren Strom produzieren. Armin Zingg (links) und Thomas Peter auf dem Dach der Bruno Peter AG. Bild: os

ab Ende Juli pro Jahr durchschnittlich 100 000 Kilowattstunden Energie produzieren. Damit können vergleichsweise etwa 40 durchschnittliche Haushalte ein Jahr lang mit Strom versorgt werden. «Es wird die meines Wissens bislang grösste Solaranlage im Seeland», sagt Armin Zingg, Geschäftsführer der Energieversorgung Büren AG und Mitglied des

Verwaltungsrats der EDZ. Deren Verwaltungsratspräsident ist Thomas Peter, der Geschäftsführer der Bruno Peter AG.

Einen Beitrag leisten

Die beiden sitzen in einem Büro der Firma und berichten, wie das Ganze vor etwa ein- und einhalb Jahren begonnen hatte. «Wir planten den Neubau einer Werk-

halle», sagt Thomas Peter, «uns schien die passende Gelegenheit gekommen, umzusetzen, was schon lange unser Anliegen war, nämlich mit Stromproduktion aus erneuerbaren Energien einen Beitrag an die Umwelt zu leisten.»

Peter erzählte Zingg vom Projekt und begeisterte ihn umgehend. Man beschloss, gemeinsam eine Firma zu gründen, um die Photovoltaikanlage zu realisieren.

Auf Interesse gestossen

Rund eine Million Franken investierte die EDZ in die Solaranlage. Den Strom will sie als Ökostrom mit dem Label «Naturemade star» vor allem in Büren und Umgebung verkaufen. «Wenn aber andere Gemeinden bei uns anknöpfen, werden wir sie bestimmt nicht abweisen», sagt Zingg und lacht.

Um Werbung für ihr Produkt zu machen, haben die umtriebigen EDZ-Gründer im Frühling eine Informationsbroschüre an alle Bürener Haushalte verschickt

und waren ob der Reaktionen erstaunt und erfreut.

Denn umgehend bestellten gegen 20 private Haushaltungen Strommengen zwischen 50 und 200 Kilowattstunden pro Jahr. Besonders gefreut haben sich Zingg und Peter über die Bestellungen von mehreren ansässigen Industriebetrieben und der Gemeinde Büren. Diese teilte gestern in einer Medieninformation mit, 20 000 Kilowattstunden Sonnenenergie jährlich von der EDZ zu beziehen. Nun beweist die Gemeinde, dass es ihr mit dem Engagement für eine nachhaltige Entwicklung ernst ist. Denn im Mai hat Büren einen Fragebogen des Kantonalen Amtes für Umweltkoordination ausgefüllt, indem es darum ging festzustellen, in welchen Bereichen Verbesserungen möglich sind (das BT berichtete).

Zingg und Peter bezeichnen sich, was Energie angeht, als «idealistisch». Es sei nicht ausgeschlossen, dass die «Energie der Zukunft AG» noch weitere Projekte anpacken werde.



Polizei sucht «Bolero»-Täter

LYSS Im «Bolero» in Lyss ist in der Nacht auf Donnerstag eine Angestellte von zwei unbekanntenen Männern überfallen worden. Die Täter erbeuteten mehrere tausend Franken (siehe BT von gestern). Bislang hat die Kantonspolizei Bern die Täter noch nicht ausfindig machen können. Sie sucht deshalb Zeugen und hat gestern ein Robotbild eines der beiden Täter veröffentlicht. Sie bittet Personen, die Angaben zum Überfall oder zu den beiden Männern machen können, sich mit ihr in Verbindung zu setzen (Tel. 032 344 51 11). Text/Bild: pkb