

Volksmusik: Erfolgreiche Seeländer SEITE 15

Bieler Tagblatt

SEELAND

MITTWOCH
19. JULI 2006 | 13

Nächste Runde im Kampf um Eisenbahntunnel

Enttäuschung am linken Bielerseeufer: Der Bahntunnel Ligerz wird nicht ins Grundangebot der zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte aufgenommen. Die Überzeugungsarbeit geht weiter.

ISABEL RUTSCHMANN

Die Doppelspur für den Eisenbahnverkehr zwischen Twann und Schafis verliert sich vorerst im Sand: Der Bund und die SBB nehmen den Bahntunnel Ligerz nicht in das Grundangebot ihrer Planung «zukünftige Entwicklung der Eisenbahnprojekte» (ZEB) auf. Da konnte auch die Petition mit 5000 Unterschriften der Gemeinden Twann, Ligerz, Tüschler-Alfermée und Neuenstadt nichts ausrichten. Als Grund für diesen Entscheid nennt Roland Binz, SBB-Pressesprecher, die Finanzen: «Für die SBB wäre dieses Projekt sehr wünschbar, doch die Mittel für den Ausbau des Eisenbahnnetzes sind sehr knapp.»

«Ich bin sehr enttäuscht, bestand doch die berechtigte Hoffnung darauf, dass der Tunnel kommt», sagt Beat Bratschi, Gemeindepräsident von Twann und Vorstandsmitglied von seeland.biel/bienne. An Unterstützung mangelt es bei diesem

Anliegen nämlich nicht, fordert doch auch der Kanton die Aufnahme des Ligerztunnels ins Kernangebot von ZEB, damit das heutige Angebot des Regionalverkehrs auch in Zukunft sichergestellt ist. Der Bahnabschnitt Ligerz ist auf der Bahnverbindung zwischen dem Bodensee und dem Genfersee die einzige Einspurstrecke. Dieses Nadelöhr verunmöglicht einen Ausbau des Personen- und Güterverkehrs in weiten Teilen der Schweiz.

«Dampf machen»

«Wir müssen jetzt gemeinsam mit der Berner Regierung Dampf machen», sagt Ueli Berger, Gemeindepräsident von Ligerz. Erst gestern habe er beobachtet, wie zwei Güterzüge auf die Durchfahrt eines entgegenkommenden Zuges warten mussten und dabei den Intercity nach Genf blockierten. «Die Situation ist verkehrstechnisch und aus Sicherheits- und Lärmgründen nicht mehr tragbar», fügt er an. Und: «Die Entwicklungskapazität unseres Dorfes wird ohne den Bahntunnel massiv behindert.»

Die Betroffenen sind sich also einig: Der Kampf für den Tunnel mit Doppelspur muss weitergehen. «Für die betroffenen Gemeinden ist es von grösster Wichtigkeit, dieses Bahnprojekt raschmöglichst realisiert wird», lässt auch Peter Moser, Grossrat und Stadtrat FDP Biel und Mitstreiter für die Umset-



Noch nicht grünes Licht für den Bahntunnel Ligerz.

Bild: BT/a

Ziele von ZEB

Die zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) hat folgende Ziele:

- Nachfrage bestimmt das Angebot: Es wird dort investiert, wo dies aufgrund der Entwicklung in den kommenden 25 Jahren nötig ist
- Angebot bestimmt die Infrastruktur: Die Projekte sind massgeschneidert und so günstig wie möglich
- Investitionen für Projekte werden gezielt ergänzt

(irl)

zung des SBB-Tunnels, in einer Medienmitteilung von gestern verlauten. «Als nächsten Schritt müssen wir definieren, in welcher Form die Lobbyingarbeit weitergeht, damit wir für den Kanton, mit dem wir in dieser Sache ein Herz und eine Seele sind, weiterhin unterstützend wirken können», sagt er.

Es besteht Hoffnung

Diese Unterstützung wird dringend benötigt, wie Wolf-Dieter Deuschle, Vorsteher des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr sagt: «Es besteht noch Luft für die Hoffnung, dass der Ligerztunnel ins Kernangebot aufgenommen wird. Aber wir sind nicht der einzige Kanton, der Forderungen stellt.» Die

Bahnlinie Ligerz sei schon jetzt voll ausgelastet.

In den nächsten 15 Jahren müsse man mit bis zu 20 Prozent mehr Verkehrsaufkommen rechnen, daher sei dieser Punkt äusserst problematisch. «Der Engpass ist nicht zukunftstauglich, er muss weg», so Deuschle. Denn die Planung für den öffentlichen Verkehr wird bis zum Jahr 2030 festgelegt. «Ein Riesenzeitraum, in dem sich der Verkehr enorm verändern wird. Das muss zukunftsfähig geplant werden», findet Deuschle. Er wirft Bund und SBB vor, es sei zu befürchten, dass der Regionalverkehr in Zukunft von den Schienen verdrängt werde.

Eile mit Weile

Doch viel Zeit, um noch etwas an der Planung des ZEB zu verändern, bleibt nicht mehr. Bis im Frühjahr 2007 soll definitiv festgelegt sein, welche Projekte realisiert werden. Die Gelder für die Umsetzung der Projekte stehen allerdings erst frühestens ab 2012 zur Verfügung. «Der Ligerztunnel wäre mit der Planungsphase und der Bauzeit erst in rund 15 Jahren fertig», rechnet Deuschle. Zu spät, um das stets wachsende Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Darum fordert der Kanton, es seien Übergangslösungen für die Infrastrukturfinanzierung zu finden, um der Verkehrsentwicklung frühzeitig begegnen zu können.

Wenn jemand sein Haus selber baut

Etwas ausserhalb von Schüpfen, im Grünen, entsteht ein Holzhaus, das von einem zusammengewürfelten Team von Grund auf neu gebaut wird.

BEAT GEHRI

Sägen, Hämmern, Hobeln. Es riecht nach Holz. Das Haus, das in Schüpfen entsteht, ist nicht neu. Es stand bereits einige Jahre, bevor sein Besitzer Dach und Mauern bis auf den Grund abbriss. Einzige die Nasszone blieb erhalten, der Rest wird neu in Holz aufgebaut. Und zwar nicht mit Standardrahmen, sondern im Riegelbau, der zwar komplizierter und aufwändiger ist – aber aus Platzgründen so gewählt wurde. Das Spezielle des Hausaufbaus: Es wird von einem zusammengewürfelten Team gebaut, gebildet aus Studenten und Berufsleuten – und geführt vom Eigentümer.

Auch Sebastian Hartung, ein Schreiner aus Berlin auf der «Walz» (auf der traditionellen Wanderschaft) absolviert auf der Baustelle in Schüpfen einige Arbeitswochen. Reisen, um zu arbeiten, sei ihr Motto – und «arbeiten, um zu reisen». Was ihm besonders gefällt: «Wir sind ein gutes Team, das in bester Freundschaft zusammenarbeitet.»

Arbeit, Essen und Diskutieren

Denn auch die Freude an der selbstständigen Arbeit soll für alle ein wichtiger Punkt sein. Das Bild der Baustelle ist denn auch ungewöhnlich: Auf der Wiese baumeln zwischen zwei Bäumen Hängematten, in einem Zelt, aufgestellt für regnerische Tage, steht ein Holzgrill, auf dem vom unumstrittenen Chef das Mittagessen gekocht und über Gott und



Sebastian Hartung ist einer aus dem aussergewöhnlichen Team, das in Schüpfen ein Holzhaus im Riegelstil baut.

Bilder: Beat Gehri



Beim Mittagessen wird über Gott und die Welt geplaudert.

die Welt diskutiert wird. Auch die Nachbarn, die teilweise mithelfen, und ihre Kinder sitzen am langen Tisch und langen kräftig zu. Hartung fabriziert im Moment mit einer jungen Frau in der Werkstatt die Fenster: «Innen

wird das Holz sichtbar sein, dazwischen kommt neben das Fensterglas eine Store und ausser die Verkleidung in stabilem Eichenholz.» Von Dänemark ist er gekommen, hat in den Schreinerereien im Seeland Arbeit ge-

sucht – und sie auf dieser Baustelle gefunden. «Es ist interessant», sagt der Deutsche, «einmal direkt auf der Baustelle zu arbeiten.» Interessant sei auch die Arbeitsweise: «Man lernt in jedem Land wieder dazu.»

Aufrichte – die erste Etappe

Vor kurzem wurde der gut 20 Meter lange und knapp eine Tonne schwere Firstbalken von der Equipe auf einem kleinen Laster an die Baustelle geführt und mit dem gemieteten Kran auf die bereit gestellten Balken gehoben – Aufrichte: Das Fest haben sich die Arbeitenden redlich verdient. Das Holz stammt vom «Lothar», der auch in dieser Gegend für viel Fallholz gesorgt hat. Bis zu 20 Meter lange, verleimte Balken gibt es zu bearbeiten. Der Besitzer hat es günstig anschaffen können, gelagert und trocknen lassen. Rund um das entste-



Das Modell des Riegel-Holz-Baus

Bereits seit der Gotik hat sich von Frankreich aus die Kunst des Fachwerkbbaus entwickelt. Dabei werden einzelne Kanthölzer in einem Stabwerk zu einem «Wandgerüst» zusammengesetzt. Die einzelnen Kanthölzer werden so zugeschnitten, dass alle Holzverbindungen vorhanden sind und eine Montage vor Ort in einer Art Stecksystem erfolgen kann. Die Fassaden werden meist mit Brettern verschalt. (bg)

hende Haus herum liegen unzählige Plastiksäcke mit Schafwoll-«Würsten», die für eine gute und biologische Isolation sorgen sollen.

Schlusspurt bis September

An der Westseite wird mit Eichenholz gearbeitet, schliesslich entsteht dort ein offener Wintergarten, in dem auf verschiedenen Bodenhöhen eine Pflanzenwelt entstehen soll. Noch bleibt allerdings viel zu tun, bis das neue Holzhaus bezogen werden kann. Ende September, hofft der Bauherr, denn den Teil mit dem Wintergarten spart er sich auf die Ferien der nächsten Jahre auf. Schliesslich muss auch er nach dieser ungewohnten Bauphase wieder in seinen Beruf zurückkehren.

Grenchen

Flugwetter für die Lautlosen

sti. Seit dem Wochenende üben sie, ab heute gilt es ernst. Die Segelflieger küren in Grenchen den Regionalmeister. «Auf drei Sachen kommt es an, um als Segelflugpilot Erfolg zu haben», wehlt Markus Stuber, Präsident der Segelfluggruppe Solothurn SGS und OK-Chef der Regionalmeisterschaft, gestern Vormittag in die Geheimnisse der Segelfliegerei ein. Stuber: «Abgesehen davon, dass man das Fluggerät beherrscht, muss man auch etwas vom Wetter verstehen und dann im Stande sein, sich eine Taktik zurechtzulegen, um beim Streckenflug die Tagesaufgabe optimal lösen zu können.» Diese besteht darin, eine bestimmte Strecke in einer vorgegebenen Zeit abzufliegen. Trainingsmöglichkeiten bot die SGS seit dem Wochenende mit einem Meteokurs auf dem Flughafen Grenchen an. Dafür luden sie den diplomierten Meteorologen und erfahrenen Segelflieger Richard Heinrich ein. Nach der vorläufigen Theorie ging es darum, das Gelernte im Cockpit hinter dem Steuerknüppel auf einem Streckenflug zu praktizieren.

Solche Touren stehen auch den 15 Kandidaten während den fünf Flugtagen der Regionalmeisterschaft bevor. Nach der Befehlsausgabe um 9 Uhr befördern fünf Schleppflugzeuge die Segler ab 11 Uhr in die Lüfte. Stuber: «Das ist auch für Zuschauer, welche beim Meeting willkommen sind, interessant und zumindest teilweise keine lärmige Prozedur mehr.» Hofer: «Unser vereins eigenes Schleppflugzeug Ecologic Ikarus verrichtet diesen Job annähernd lautlos.»

Bis die Segler nach getaner Arbeit gegen Mitte Nachmittag wieder zurückkehren, bietet die SGS für das Publikum Passagierflüge in einem Doppelsitzer an.

INFO: Weitere Informationen auf der Homepage www.sg-solothurn.ch