

BIDER-HANGAR IN BELP

Landeabahn ist noch nicht in Sicht

Der auffällig rote Bider-Hangar auf dem Flughafen Bern-Belp soll versetzt werden. Dafür macht sich seit Jahren eine Interessengemeinschaft stark. Für die aufwändige Aktion fehlen allerdings noch 160 000 Franken.

«Oskar Bider war eine der schillerndsten Figuren der Schweizer Fliegerei», sagt Architekturhistoriker und Vizepräsident der IG Bider-Hangar, Christoph Schlaeppli. Dem jungen Piloten Bider, der 1919 bei einer Flugschau zu Tode kam, wurde das erste Gebäude des Flughafens Bern-Belp, der Bider-Hangar, gewidmet. Dieser Holzbau wurde 1928, noch vor der Eröffnung des Flughafens, gebaut.

Laut Historiker Schlaeppli ist es aussergewöhnlich, dass die leichte Konstruktion fast ein ganzes Jahrhundert unbeschadet überstanden hat. Das architektonisch experimentelle Gebäude steht unter eidgenössischem Denkmalschutz. «Die hölzerne Bogenbinder-Konstruktion ist weltweit einzigartig», so Schlaeppli.

Insgesamt 400 000 Franken

Der Hangar, der sich im Besitz der Flughafenbetreiberin Alpar AG befindet, wird zurzeit als Abstellhalle genutzt. Die IG Bider-Hangar, die 2003 gegründet wurde, hat sich zum Ziel gesetzt, das Denkmal zu erhalten und an einem anderen Standort auf dem Flughafen einer neuen Nutzung zuzuführen. Denn für die Aviatikliebhaber ist der Hangar



Blicken in die Vergangenheit und in die Zukunft: Rolf Ellwanger und Christoph Schlaeppli vor dem Bider-Hangar auf Bern-Belp.

Walter Pfaffli

für die momentane Nutzung schlicht zu schade.

Die Versetzung des 26 Meter breiten und 11 Meter hohen Hangars ist aus technischer Sicht möglich, bedeutet aber einen grossen finanziellen Aufwand. «Noch verfügen wir nicht über definitive Zahlen, aber wir können davon ausgehen, dass Abbau, Transport und Neuaufbau des Hangars rund 400 000 Franken kosten werden», sagt Rolf Ellwanger, Mediensprecher der IG. Rund einen Viertel der Kosten für die Versetzung wird die kantonale Denkmalpflege übernehmen, zudem haben die Alpar AG, die Segelfluggruppe Bern

und die Pro Patria ihre Kostenbeteiligung zugesichert. «Uns fehlen 160 000 Franken», so Ellwanger. Diese will die IG mittels Sponsorenbeiträgen aufreiben.

In den Startlöchern

Vorläufig sind die Aviatiker in den Startlöchern, denn das Ziel ist noch nicht in Sicht: «Solange der Masterplan für die vierte Ausbaustufe des Flughafens nicht definitiv ausgearbeitet ist, können wir nicht loslegen», so Ellwanger. Es sei nicht klar, wohin genau der Hangar versetzt werden soll (siehe Kasten). Vorgesehen ist zwar, ihn in der Nähe der Unterkünfte der Segelflug-

gruppe zu platzieren. Aber der genaue Standort kann stark variieren. Deswegen ist auch eine endgültige Projektausarbeitung noch nicht möglich. Erst wenn die neue Platzierung klar ist, will die IG so richtig Gas geben mit der Sponsorensuche.

Im Sommer für Events

Wie der Hangar in Zukunft genutzt werden soll, wissen die rund 150 Mitglieder der IG dagegen sehr genau. «Zum einen würden wir ihn im Winter für aviatische Zwecke einsetzen, so beispielsweise als Unterstand für die Segelflugzeuge», erklärt Schlaeppli, der selber Mitglied der Segelfluggruppe ist. In der Sommerzeit hingegen möchte man die unbeheizte Baukonstruktion für Events verwenden. «Uns schwebt vor, den Hangar auch für Vorträge, Konzerte, Theaterveranstaltungen oder Versammlungen von Firmen zu vermieten», sagt Ellwanger. Potenzielle Sponsoren sollen die Möglichkeit bekommen, den Hangar in Zukunft für eigene Zwecke einsetzen zu können.

Für Rolf Ellwanger und Christoph Schlaeppli hat die Erhaltung des Hangars aber eindeutig auch eine idealistische Komponente. «Der Bider-Hangar ist in der Fliegerei weit über die Schweiz hinaus ein Begriff», so Schlaeppli. Der Bau sei aus architekturhistorischer Sicht eine Seltenheit. «Oskar Bider war der erste Pilot, der die Alpen überquert hatte. Er wurde gefeiert wie ein Volksheld, es wäre zu schade, sein Erbe zu Grunde gehen zu lassen.»

ANNINA HASLER

• www.biderhangar.ch

4. AUSBAUETAPPE

Trennung wird angestrebt

Der Bider-Hangar soll anlässlich des Masterplans (4. Ausbaustufe) des Flughafens Bern-Belp versetzt werden. «Um zukünftige Sicherheitsauflagen für Flughäfen erfüllen zu können, sind bauliche Massnahmen nötig», so Alpar-Direktor Mathias Häberli. Inhalt der 4. Ausbaustufe ist laut Häberli die «Entflechtung des Flughafens». Konkret heisst dies, dass die Alpar AG eine klare Trennung vor-

nehmen will zwischen Unterhaltsbetrieben und Kleinaviatik und den gewerblichen Anlagen wie den Businessjet-, Charter- und Linienflügen. «Flugschüler sollen beispielsweise nach dieser Entflechtung nicht mehr wie die Flugreisenden die Sicherheitskontrollen passieren müssen», sagt Häberli. Im Zuge dieser Anpassungen wird auch der neue Standort des Bider-Hangars definiert werden. **ahl**

TRAMNEUBAU EIGERPLATZ-SCHLIERN

«Es wird nicht zu mehr Staus kommen»

Zwischen dem Eigerplatz und Schliern wird ein Tram die heutige Buslinie ersetzen. Auf der Schwarzenburgstrasse wird es dadurch eng. Der Verkehr werde aber gleich fließen wie jetzt, sagt Regierungsrätin Barbara Egger.

Das Projekt «Tram Region Bern» nimmt Formen an. Die Behördendelegation hat das Betriebs- und Gestaltungskonzept des Teilprojekts 1 (Schliern-Eigerplatz) verabschiedet. Dies teilt die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) mit. BVE-Direktorin Barbara Egger (SP) hat den Vorsitz der Delegation.

Im Konzept wird aufgezeigt, wie die Linie geführt wird, wo die Haltestellen stehen und wie der übrige Verkehr rollen wird. Details werden im Sommer öffentlich vorgestellt. Zu diesem Zeitpunkt sollen für alle Teilprojekte die technischen Bestvarianten vorliegen. Baubeginn für die Tramlinie Ostermundigen-Köniz soll 2013 sein.

Prognose per Simulator

Bereits wurden Befürchtungen geäussert, das Tram werde auf der Schwarzenburgstrasse ein Verkehrschaos verursachen. Gerade im Könizer Zentrum werde es eng, gab die SVP Köniz im ver-



Eng sind die Verhältnisse am Könizer Bläuacker. Hier wird auch das neue Tram Platz beanspruchen.

Iris Andermatt

gangenen Juni zu Bedenken. Damals hiess das Gemeindeparlament 605 000 Franken für das Vorprojekt gut. Tatsächlich stockt der Verkehr zu Stosszeiten bereits heute. Doch Barbara Egger beruhigt: «Die Simulation «Visim» macht deutlich, dass der Gesamtverkehr flüssig und sicher verlaufen kann.» «Visim» wurde bei der Planung des Wankdorfplatzes angewendet. Für die Simulation wurde der Computer unter anderem mit folgenden Faktoren gefüttert: Zunahme des Verkehrs bis 2020, Einsatz von Ampeln und Kreiseln, Überholmöglichkeiten.

Einen wichtigen Einfluss auf den Stau hat der Fahrplan. Heute verkehrt die Buslinie 10 zu

Stosszeiten mit einem 3-Minuten-Takt. Das Tram wird nur einen 5- bis 6-Minuten-Takt haben, weil es ein Mehrfaches an Fahrgästen befördern kann. Dadurch entfallen auch die Paketbildung, sagt Egger. Paketbildung bedeutet: Wegen Staus folgen jeweils mehrere Busse unmittelbar aufeinander, dann gibt es aber grosse Lücken.

Brief an Grundbesitzer

Gestern kommunizierte Eggers Direktion auch erste Details zum Teilprojekt 4. Dies ist die Tram-Neubaustrecke zwischen Viktoriaplatz und Ostermundigen. Derzeit bearbeitet das Planerteam folgende Punkte: Die Anordnung der Haltestellen im Einzugsgebiet des Viktoriaplat-

zes, die Frage nach einem allfälligen Eigentrassee zwischen Rosengarten und der Haltestelle Waldeck, die Unterführung beim Bahnhof Ostermundigen mit dem Übergang zur S-Bahn sowie die Gestaltung der Bernstrasse im Zentrum Ostermundigens.

In den kommenden Tagen werden alle Grundeigentümer entlang der künftigen Tramlinie 10 in einem Brief über das Bauvorhaben informiert. Die grösste Dichte an unterschiedlichen Grundeigentümern gibt es gemäss Egger auf dem Abschnitt Rosengarten-Ostermundigen. «Es herrschen dort sehr enge Verhältnisse», sagt Regierungsrätin Egger. Für diese Strecke würden vier Varianten geprüft.

Details Ende Jahr

Nach der Präsentation der Bestvarianten im Sommer werden Fein Anpassungen vorgenommen und die Kosten mit einer Genauigkeit von plus/minus 20 Prozent geschätzt. Das Vorprojekt wird Ende Jahr vorliegen. Es enthält unter anderem die Trasseführung, die Lage der Haltestellen, Verknüpfungen zu anderen ÖV-Angeboten sowie städtebauliche Aspekte. Parallel zum Projekt «Tram Region Bern» wird von der Regionalkonferenz das Busangebot in einzelnen Abschnitten überprüft. In Foren wird öffentlich informiert.

KATHARINA MERKLE/PD

AGGLOMERATIONSVERKEHR

Luginbühl lobbyiert

Der Ständerat Werner Luginbühl (BDP) lobbyiert für die Finanzierung der Agglomerationsprojekte im Kanton Bern. In einer Motion fordert er, dass die Bundesgelder für Ausbauprojekte im Agglomerationsver-



Werner Luginbühl setzt sich für den Kanton Bern ein.

kehr nicht wie vorgeschlagen erst wieder ab dem Jahr 2017 fließen sollen. Das Geld für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werde jetzt benötigt, da der Nachholbedarf schon heute «enorm» sei, schreibt Luginbühl in der Motion. Zudem fordert der Berner Ständerat den Bundesrat auf, die

Einlagen in den Infrastrukturprojekten finanziert werden, nicht zu kürzen.

Der Bundesrat empfahl dem Ständerat, die Motion abzulehnen. Der Infrastrukturfonds sei bereits stark belastet worden, heisst es in der Antwort des Bundesrates. Zudem dürfe sich der Fonds laut Gesetz nicht verschulden.

Der Bund schlägt den Kantonen vor, die Projekte in der Zwischenzeit vorzufinanzieren. Doch selbst eine Vorfinanzierung kann der Kanton Bern laut der zuständigen Regierungsrätin Barbara Egger (SP) momentan nicht tragen. Konkret würde dies heissen, dass wohl die meisten Ausbauprojekte im Kanton Bern erst nach 2017 in Angriff genommen werden könnten.

Gestern wurde die Motion von Luginbühl vom Ständerat der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zugewiesen. Diese soll die Motion zusammen mit zwei anderen Geschäften, die die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs zum Inhalt haben, behandeln und eine Empfehlung ausarbeiten. **nb**