

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2000)

Heft: 1

Artikel: Grenzüberwindung beginnt im Kopf : interkommunale Zusammenarbeit im Kleinformat

Autor: Gerber, Andreas

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957291>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 31.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Grenzüberwindung beginnt im Kopf – Interkommunale Zusammenarbeit im Kleinform

Le décloisonnement commence dans la tête – la collaboration intercommunale à petite échelle

La zone de la gare de Zollikofen, au nord de la région de Berne, est divisée par une frontière communale. Les deux communes ne sont pas concernées au même titre et n'ont pas les mêmes intérêts dans ce projet. Après des années de chicanes et de blocage, elles décident de s'entendre et trouvent des solutions tout à fait remarquables: les décisions sur les questions d'aménagement ne sont plus prises par les conseils communaux des deux communes, mais par un organe commun disposant de toutes les compétences décisionnelles dans les limites des crédits alloués au projet. L'auteur montre qu'une collaboration intercommunale est possible là où les intérêts divergent et où il s'agit de résoudre des conflits. Mais cela ne va pas sans une remise en cause sectorielle de l'autonomie communale.

► Andreas Gerber
Redaktion collage
Projektbeauftragter
ESP-Planung Bahnhof
Zollikofen

Der Entwicklungsschwerpunkt «Bahnhof Zollikofen» im Norden der Region Bern wird durch eine Gemeindegrenze zweigeteilt. Die beiden Standortgemeinden verbinden mit diesem Gebiet unterschiedliche Interessen und Betroffenheiten. Nach Jahren gegenseitigen Blockierens raufen sie sich zusammen und gelangen zu bemerkenswerten Lösungen.

Ein Gebiet – zwei Gemeinden

Wer vor dem Bau des Grauholtzunnels als Zugreisender von Bern Richtung Zürich gefahren ist, hat unser Gebiet durchquert: Es liegt im Norden von Zollikofen. Die Postadressen lauten durchwegs auf «Zollikofen», dennoch liegt der Grössteil des Gebietes auf dem Boden der Gemeinde Münchenbuchsee. Die Gemeindegrenze schneidet hier nicht nur Häuserblocks entzwei, sondern auch das Gebiet des Entwicklungsschwerpunktes mit seinem Herzstück, dem Bahnhofareal; und zwar derart, dass der Zollikofer Bahnhof auf dem Boden von Münchenbuchsee liegt. Mitte des 19. Jahrhunderts, zur Zeit des Eisenbahnbaus, waren die Bürger von Zollikofen darob nicht erfreut; sie hätten ihren Bahnhof lieber in der eigenen Gemeinde gehabt. Doch die Schweizerische

Centralbahn-Gesellschaft kümmerte dies wenig, sie liess die Zolliköfler mit ihren Wünschen im Regen stehen. Letztere waren in der Folge so verstimmt, dass der Gemeinderat für die Feierlichkeiten der Bahnhofeinweihung gerade noch einen Kredit von Fr. 10.– für ein Fässchen Bier bewilligte.

Die damalige Interessen- und Konfliktlage zwischen den beiden Gemeinden ist in diesem Gebiet auch heute noch spürbar und bestimmt manches Planungsvorhaben. Denn für Zollikofen ist es jenseits der Grenze, jedoch Teil ihres Siedlungsgebietes, für Münchenbuchsee jenseits des Waldes, aber Teil ihres Gemeindegebietes. Oder, etwas überspitzt gesagt, was den einen die Umweltbelastungen, sind den andern die Steuereinnahmen.

Unterschiedliche Interessen blockieren die Planung des Entwicklungsschwerpunktes

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) «Bahnhof Zollikofen» erstreckt sich längs dem Bahngleise über eine Distanz von rund 2km. Die Planung für dieses Gebiet ist seit 1995 inhaltlich abgeschlossen aber noch heute nicht genehmigt, weil sich die Gemeinderäte der beiden Gemeinden in einem wichtigen Punkt lange Zeit uneins waren: dem Kostenteiler für wichtige Erschliessungsbauten.

Der grösste Teil des Entwicklungsschwerpunktes liegt auf der Ostseite der Gleisanlage. Als Zufahrt gibt es zwei Unterführungen zur Querung der Gleisanlage. Die eine befindet sich auf Zollikofer Grund, deren Zufahrt führt aber durch Wohngebiete. Die andere liegt nördlich des Bahnhofs auf Boden der Gemeinde Münchenbuchsee mit direkter Zufahrt ab der Hauptstrasse. Um zukünftige Entwicklungen verkehrsmässig auffangen zu können, muss deshalb letztere ausgebaut werden. Nur so kann für Fussgänger und Radfahrer die nötige Sicherheit gewährleistet werden. Doch wer soll diesen Ausbau zu welchen Teilen finanzieren? Der Gemeinderat von Münchenbuchsee war der Meinung, der Ausbau diene vor allem Zollikofen, für ihr eige-



Abb. 1:
Karte von 1896 mit
Bahnhofstandort



Abb. 2: Siedlungsgebiet der Gemeinden Münchenbuchsee und Zollikofen mit Gemeindegrenze

nes Gebiet wäre der heutige Zustand ausreichend. Der Zollikofer Gemeinderat dagegen war der Ansicht, dass das gesamte, zu erschliessende Gebiet integral zu betrachten sei und deshalb die Erschliessungskosten im Verhältnis des jeweiligen Nutzens durch beide Gemeinden zu tragen seien. Klar war schliesslich für beide Seiten, dass eine Klärung dieser Finanzierungsfrage Voraussetzung für die Genehmigung des ESP-Richtplanes ist.

Die Gemeinden kommen unter Druck: man beginnt miteinander zu reden

Der Druck kam vorerst von Seiten der Bahnen: Diese sind, wegen eigener Bauvorhaben, an einer Umgestaltung des Bahnhofareals, einem Teilgebiet des ESP, interessiert. Die umstrittene Unterführung ist ein Baustein innerhalb dieser Umgestaltung. Die Gemeinden kamen deshalb nicht darum herum, die heisse Kartoffel des Kostenteilers anzufassen.

Das Bahnhofareal ist nur ein kleines Teilgebiet innerhalb des Entwicklungsschwerpunktes, jedoch das eigentliche Herzstück. Hier sollen im nächsten Jahrzehnt rund 30 Mio. Franken für Perron- und Gleisusbau, neue Perronüber- und -unterführungen, einen neuen Busbahnhof und eine Neugestaltung des angrenzenden Strassenraumes investiert werden. All diese Bausteine sind Teile eines gesamthaft geplanten Vorprojektes mit Kostenschätzungen, Kostenteiler bezüglich der Bausteine und einem Finanzierungsmodell für die verschiedenen Akteure. Das sind: SBB, RBS, kant. Tiefbauamt, kant. Amt für öffentlichen Verkehr, die Post und nicht zuletzt die beiden Standortgemeinden. Wenn nur ein Akteur bei der Finanzierung ausscheidet, indem z.B. eine entsprechende Kreditvorlage durch das Stimmvolk einer

Gemeinde bachab geschickt wird, ist die Realisierung wesentlicher Bausteine in Frage gestellt. Für die Projektierung und Realisierung werden je nach Baustein unterschiedliche Bauherrschaften gebildet. Der umstrittene Ausbau der Unterführung liegt in der Verantwortung der beiden Gemeinden. Sie waren deshalb unter Druck, sich hier so rasch wie möglich auf einen Kostenteiler zu einigen. Während dieser Einigungsverhandlungen wurde den zuständigen Behörden, insbesondere den beiden Gemeindepräsidenten klar, dass die anstehenden Projektierungs- und Realisierungsaufgaben mit den bestehenden Strukturen in den beiden Gemeinden kaum zu bewältigen sind. Denn es darf nicht sein, dass wichtige Projektentscheide in zwei Gemeinderäten unabhängig voneinander beschlossen werden müssen.

Die Gemeinden organisieren sich gemeinsam

Die Lösung kann nur in einer gemeinsamen Projektorganisation mit möglichst weitgehenden Kompetenzen liegen. Nur so kann problem- und prozessbezogen operiert und «an der Front» entschieden werden. Die beiden Gemeinden einigen sich deshalb auf eine gemeinsame Projektkommission, die aus je drei Gemeinderäten und den beiden Bauverwaltern mit beratender Stimme zusammengesetzt ist. Diese neugeschaffene Kommission hat volle Entscheidungskompetenz im Rahmen der beschlossenen Kredite. Diese müssen allerdings im kommenden Frühjahr durch das Stimmvolk beider Gemeinden erst noch beschlossen werden. Kommt dies zustande, werden an ein gemeindeübergreifendes Organ Kompetenzen übertragen werden, die sonst aufgrund der Organisations-, Bau- und Submissionsreglemente der Gemeinden bei den jeweiligen Gemeinderäten liegen würden.

Der Druck auf die Gemeinden kommt auch noch von einer anderen, hausgemachten Seite: im Herbst 2000 sind in beiden Gemeinden Neuwahlen. Ein grosser Teil der bisherigen Gemeinderäte und -rätinnen tritt zurück. Wenn die anstehenden Beschlüsse nicht während der laufenden Legislaturperiode unter Dach gebracht werden, besteht die Gefahr, dass neu lancierte Grundsatzdiskussionen das Projekt abermals um Jahre verzögern könnten.

Mit dieser Neuorganisation wagen die beiden Gemeinden einen Schritt, der zur problem- und projektbezogenen, interkommunalen Zusammenarbeit durchaus Vorbildcharakter hat. Er zeigt vor allem, dass wirkungsvolle, interkommunale Zusammenarbeit da, wo Interessengegensätze vorhanden sind, wo Konflikte ausgetragen werden müssen, kein Sonntagsspaziergang ist. Ohne das Beschneiden der Gemeindeautonomie in bestimmten Bereichen ist dies nicht zu haben. ■

Abb. 3: Die Gemeindegrenze zerschneidet das Gebiet des Entwicklungsschwerpunktes und des Bahnhofareals

