

Sehr geehrte Damen und Herren,

Gestern Abend habe ich an der „Informationsveranstaltung“ der FEO teilgenommen. Mein Fazit ist ernüchternd. Diese „Informationsveranstaltung“ war wie erwartet eine reine Propaganda-Schlacht der Tram-Lobby. Was mir aber absolut sauer aufstösst, ist, dass man – notabene nach einer verlorenen Abstimmung – noch immer keinen „Plan B“ hat, weil man das nun noch schlechtere Projekt einfach auf Teufel komm raus durchdrängen will und sich nicht zu schade ist, das Stimmvolk mit Drohungen unter Druck zu setzen. Auch wenn Thomas Iten dies mehrmals abstreitet. Ich habe spätestens in der Offiziersschule gelernt, dass man immer einen „Plan B“ erstellt (sog. „vorbehaltener Entschluss“). Doch offensichtlich heisst der „Plan B“ in diesem Falle „Die Bürger solange weichklopfen, dass sie notfalls das Tram in der x-ten Abstimmung durchwinken, weil sie von den ewigen Diskussionen endlich die Nase voll haben.“

Als Tram- und Busliebhaber kenne ich mich durchaus aus. Auch gestern Abend wurden Doppelgelenkbusse wieder nach Strich und Faden schlecht gemacht. Nicht nur, dass erneut mit den völlig aus der Luft gegriffenen Zahlen von Bernmobil (2 Pers/m²) argumentiert wurde – die normalen Herstellerangaben sind mit 4 Pers/m² berechnet –, sondern es wurde auch argumentiert, dass ein Diesel-Doppelgelenkbus nicht bis in die Rütli hinaufkäme. Dass dies überhaupt nicht den Tatsachen entspricht, haben Testfahrten im Linienverkehr mit einem Van Hool AGG 300 anno 1994 gezeigt. Ebenso liess ein „Experte“ sowohl am Hybrid- als auch am TOSA-Fahrzeug keine gute Ader. Eine Diskussion wurde nicht ermöglicht. Als ich den „Experten“ dann nach der Veranstaltung angesprochen habe und mit ihm diskutierte, habe ich rasch bemerkt, dass er offensichtlich nur vorgekaute Fakten herunterleiert. So war er überrascht, als ich ihm erklärte, dass Bernmobil ab dem Herbst dieses Jahres die letzten 22 Diesel-Gelenkbusse (Serie 251“-272“, Einsatz nur noch als Verstärkungsfahrzeuge in der HVZ oder im Schienenersatzverkehr) mit 21 Hybrid-Gelenkautobussen ersetzt und somit schweizweit die grösste Flotte haben wird. Ebenso wusste der Mann nicht, dass Bern schon einmal einen Hybridbus hatte: Inbetriebnahme 1939, Ausserbetriebsetzung nach Rangierunfall im Depot Eigerplatz 1964. Damals sprach man noch nicht von „Hybridfahrzeugen“, auch lief der Dieselmotor noch konstant. Auch wollte er partout das Argument, dass ein Hybrid-Doppelgelenkbus wie ihn die Hess AG, Bellach SO, unter dem Namen „Lighttram“ anbietet und auf zwei Achsen angetrieben ist und daher ohne Probleme den „Rütistich“ hochkäme nicht gelten lassen. Da halfen auch meine Erklärungen, dass ein Hybrid-Bus mit Radnabenmotoren angetrieben werde und somit die Vorteile eines Elektrofahrzeuges habe, nicht weiter. Dies, obwohl er noch in der Diskussion erklärt hatte, dass „nur Fahrzeuge, die wie ein Trolleybus angetrieben werden, hinaufkommen.“ (Interessant, denn bis jetzt hat man die Rütli mit Dieselnissen betrieben und die sind wenn es die Strassenverhältnisse zulassen, immer hochgekommen. Notfalls auch mit Ketten auf den Antriebsrädern, wie im Winter 1999/2000.)

Dass es Busse mit 31,5m Länge und einem Fassungsvermögen von 260 – 280 Passagieren (je nach Sitzplatz-Anordnung) und somit die grössere Kapazität haben als jedes Bernmobil-Tram, gibt, wurde aussen vorgelassen. Dies, obwohl ich an der „Informationsveranstaltung“ 2014 vor der Abstimmung davon gesprochen hatte und René Schmied (Bernmobil) damals auch versuchte, mich in NLP-Manier, vor dem Plenum lächerlich zu machen und ich nach der damaligen Veranstaltung bei Thomas Iten eine Audienz hatte und wir in einem sehr angenehmen zweistündigen Gespräch darauf zu sprechen kamen. Der Gemeindepräsident war ziemlich erstaunt über dieses Fahrzeug und erklärte mir, dass über dieses nie gesprochen wurde. So habe ich ihn nachfolgend mit Artikeln aus Fachzeitschriften beliefert. Also unwissend ist man bei den Trambefürwortern nicht, man schweigt nur tot.

Mich befremdet es, dass man eine Verlängerung von Haltestellen für längere Fahrzeuge als „Fehlinvestition“ abtun kann. Die meisten Haltestellen in Ostermundigen wären nicht einmal betroffen. Eine Ausnahme stellten die beiden Haltestellen „Zollgasse“ (stadteinwärts und stadtauswärts) und allenfalls „Bahnhof Ostermundigen“ (stadtauswärts) dar. Die letztere würde nach dem Umbau des Bahnhofes wohl sowieso unter die Unterführung verlegt und eine Diskussion über den Platz erübrigte sich. Auch die meisten Haltestellen der Linie 10 auf Stadtgebiet würden nicht betroffen. Die Ausnahme die Haltestelle „Galgenfeld“ in beide Richtungen.

Als abenteuerlich empfand ich die Ausführungen von Alt-Gemeindepräsident Theo Weber: Allenfalls 2 Min-Takt und nur noch jeden zweiten Kurs durch Ostermundigen in die Rütli hinauf. Die andere Hälfte wendet über die Brücke beim Bahnhof Ostermundigen. Auf das Chaos, das damit erzeugt würde, dürfte man gespannt sein.

Ich werde den Verdacht nicht los, dass hinter dem „Zwängi-Grüppchen“ Förderverein Entwicklung Ostermundigen (FEO) eigentlich die Stadt Bern steckt. Hier habe ich besonders eine äusserst „ambitionierte“ Person im Berner Gemeinderat im Verdacht. Für mich als Demokrat ist es abstossend, dass man ein Abstimmungsresultat einfach missachtet, so tut, wie es nie zustande gekommen wäre und kurz nach der verlorenen Abstimmung ein abgespecktes - noch schlechteres – Projekt präsentiert. Auch damals erklärte man (oder soll ich sagen „log“ man), dass es keinen „Plan B“ gäbe. Damit wird die Demokratie ad absurdum geführt. Dies notabene von genau der Seite, die immer betont, dass sie demokratisch sei und jedes Abstimmungsresultat, das in den Kram passt, als „demokratische Entscheidung an der es nichts zu rütteln gibt“ erklärt, aber bei jedem andern Resultat erklärt, dass „x% nicht damit einverstanden sind und dies berücksichtigt werden muss“.

Mit freundlichen Grüßen

Markus Rechsteiner