

Das Tram Nr. 10

Wer Zeitungen liest, ist im Bild, dass angeblich nur das Tram in der Lage ist, Ostermundigen OeV-Probleme zu lösen. Da die Busse zwischen Schliern und Ostermundigen keine freie Durchfahrt geniessen, stehen sie während der Pendlerzeiten oft überfüllt im Stau. Im Gegensatz dazu fahren die Trams der Linien 7, 8 und 9 sowie der Bus 12 heute in jeder Richtung sogar im 1,5 Minuten-Abstand durch die Markt- + Spitalgasse, zwar vorsichtshalber nur langsam, weil zu viele Fussgänger die 4 Schienen queren. Der wahre Grund, dass der Bus 10 oft im Stau steckt, liegt nicht beim 3-Min.-Takt. Von einer „Grünen Welle“ für die Busse können die Chauffeure und Passagiere leider nur träumen.

Ein paar Zahlen der Basler und Berner Verkehrsbetriebe, die zum Vergleichen und Rechnen anregen (Quelle: Internet):

Basel:

- Trams sind 42,86 m lang; Kapazität 253 Personen (davon 90 Sitzplätze)
- Gelenkbusse sind 17,95 m lang; Kapazität 164 Personen; Anzahl Sitzplätze unbekannt)

Bern:

- Trams sind 41,45 m lang; Kapazität 227 Personen (davon 78 Sitzplätze)
- Gelenkbusse sind ca. 18 m lang; Kapazität 163 Personen (davon 43 Sitzplätze).

Warum sind die Trams, mehr als doppelt so lang wie die Busse, trotzdem nicht in der Lage, mindestens die doppelte Passagiermenge des Busses zu befördern und auch doppelt so viele Sitzplätze anzubieten?... Das Tram ist 20 cm weniger breit als der Bus, was bei 40 m Tramlänge einen Verlust von 8 m² Passagierfläche zur Folge hat. Wer die 7-teiligen Trams und die 2-teiligen Busse auch von innen kennt, weiss, dass es noch andere Gründe gibt, die die Passagierfläche im Tram zusätzlich verringern. Die Aussage, ein Tram könne im 6-Min.-Takt die doppelte Anzahl Passagiere befördern wie der heutige Bus im 3-Minuten-Takt, ist jedenfalls gewagt! Die langen Doppelgelenk-Busse, wie sie in Zürich seit vielen Jahren verkehren, könnten vermutlich Platz für 224 Passagiere bieten. Warum „könnten“?... Weil alle genannten Passagier-Zahlen je nach Bedarf veränderbar sind. Die Anzahl Passagiere im Fahrzeug hängt auch von der gewählten Stehplatz-Dichte ab. Nur wer im Stossverkehr 4 Stehplätze pro m² als akzeptabel einstuft – ergibt pro Person eine Fläche von 50 x 50 cm -, erreicht die oben erwähnten Zahlen. Bei kundenoptimaler Auslastung, wie dies die Zürcher Verkehrsbetriebe für ihren Doppelgelenk-Bus kommunizieren, hätte es pro m² nur noch Platz für ca. 2 Passagiere. Gerade deshalb wollen wir verbindlich wissen, wie gross die Platz-Reserve im Tram 20 Jahre nach seiner Inbetriebnahme noch wäre. Zu berücksichtigen sind dabei: Der von der Gemeinde voraus gesagte Passagier-Zuwachs, die kunden-optimale Auslastung des Trams auch im Stossverkehr und der 5-Min.-Takt, der sich laut Wirtschaftlichkeitsrechnung (WR) erst ab 2030 aufdrängt. Sofern dieser Takt für alle heutigen Linien inkl. Worb-Tram und Linie 10 in der Innenstadt, ohne zusätzliche Gleise, überhaupt noch möglich ist. Wer für rund 600 Mio die Umstellung aufs Tram will, muss auch garantieren, dass diese hohe Investition eine bleibende Kapazitäts- + Qualitätssteigerung sowohl für die Passagiere als auch für die öffentliche Hand liefert. Vermutlich bezahlen die meisten Ostermundiger/innen auch Kantons- und Bundessteuern.

Unsere aktuelle Frage: „Was unternimmt unsere Gemeinde sofort, damit die heutigen Busse während der Stosszeiten nicht noch weitere 7 Jahre oft überfüllt und verspätet im Stau stehen“? Der im ETH- Gutachten ebenfalls erwähnte Doppelgelenk-Bus und auch die liquidierten Eilkurse zwischen Waldeck und Zytglogge lassen grüssen.

Am 20. September, zwischen 1700 und 1800 h, haben wir den Tram-Betrieb am Bubenbergrplatz Richtung „Süden + Westen“ beobachtet. Bereits bei nur 4 Tramlinien (3, 7, 8 und 9) mussten mehrere der nachfolgenden Trams warten, bis sie in den „Haltestellenbereich“ einfahren konnten. Von und nach Wabern waren auch die Stehplätze im langen Tram 9 sehr gut besetzt. Trotzdem viele Leute auf ihr Tram warteten, wurden sie von Velofahrern, fahrlässig genug, als „Slalomstangen“ missbraucht.

Bevor wir weiteren hohen Planungs-Krediten zustimmen, wollen wir für die ganze Strecke ab Gemeindegrenze bis zur Tram-Endstation verbindliche Informationen über die definitiv geplante Linienführung sowie alle Haltestellen. Wir wollen auch erfahren, wo es Stopp-Signale gibt für die Autos, Velofahrer und Fussgänger. Zwecks hoher Sicherheit wollen wir auch wissen, wie

„problemlos“ sich das Tram auswirkt auf Kinder, die den Kindergarten oder die Schule besuchen. Im Gegensatz zum Bus genießt das Tram grundsätzlich überall Vortritt.

Selbstverständlich erwarten wir auch gesicherte Informationen über die einmalig und wiederkehrend anfallenden Kosten (+/- 20%), die aus Steuern oder Gebühren zu bezahlen wären. Bekanntlich rät die Ostermundiger Gemeindekasse zu keinen grossen Investitionen und wiederkehrend hohen Kosten.

In der WR, datiert vom 13. April 2011, fehlen wichtige definitive Angaben betr. Kosten und Kostenteiler. Die Methodik der dynamischen WR basiert auf Preisen von 2006 (Inflation nicht berücksichtigt), einem Betrachtungszeitraum von 40 Jahren, einem realen Zinssatz von 2%, einer 4-jährigen Bauphase und der Tram-Inbetriebnahme im Dezember 2018. Aus mehrerer Sicht lohnt es sich, diesen spannenden Bericht zu lesen. Die WR wie auch ein grosser Teil der bisherigen Tram-Geschichte sind übrigens abrufbar via unsere Homepage (www.forum-ostermundigen.ch).

FORUM Ostermundigen
Vereinigung der Parteilosen