

Bantiger vom 1.11.2012

Tram: Rüti-Endstation

Wie vor 1 Woche erwähnt, hatte der Gemeinderat am 30. August in der Bantiger Post über die Rüti-Endstation berichtet. Dazu hatten wir dem Gemeindepräsidenten (GP) anfangs September 6 Fragen gemailt. Selbstverständlich sind wir bereit, den Info-Austausch zwischen dem GP und dem FORUM vollständig offen zu legen. Unser Kommentar zu seinen Antworten:

Wendeanlage an der Tram-Endstation

Soweit dies Fahrtakt und Wartedauer von 2-Richtungstrams (2RT) gestatten, braucht es an Endstationen nur 1 Warte-Gleis (= frühere Haltestelle der blauen Worbahn beim Casino). Genügt 1 Gleis nicht, liegen die Wartegleise meistens parallel nebeneinander (= Berner RBS-Bahnhof mit separaten Gleisen für die Linien S7, S8, S9 und RE). Bis 20 Züge pro Stunde benützen dort in jeder Fahrrichtung die gleichen 2 Gleise, 1 Richtung Worblaufen, das andere nach Bern. Das Geld für die vermeidbare Rüti-Wendeschleife könnte für den Kauf der teureren 2-RT (Annahme +10%) eingesetzt werden.

Spätestens seit 2000 weiss die Gemeinde, dass sie in ihrer Verkehrsplanung ein Tram zu berücksichtigen hat. Zudem hatten wir der Gemeinde eine Skizze zugestellt, die zeigt, wie die Rüti ohne den teuren Tunnel erreichbar gewesen wäre. Darum erinnerten wir den GP kürzlich daran, dass der nun auf der Rüti geplante Wendebereich laut seinem Brief vom 5.12.2005 nicht fürs Tram reserviert ist (→FORUM-Homepage, Datei 12.31a). Gleichwohl erwartet nun die Gemeinde, dass die potenziellen Tram-Anwohner die noch änderbare Tram-Endstation mit den neuen Wendeschleifen (2 fürs Tram, 1 für Ersatzbusse) willkommen heissen.

Sicherheit von Haltestellen: Bisher war uns nicht bekannt, dass die „PoliceBE“ zu jeder Tages- + Nachtzeit auch für die Sicherheit der OeV-Passagiere verantwortlich ist. Selbst in einer unterirdischen Haltestelle, die nahe vom Ein-/Ausgang des Rüti-Tunnels läge, bräuchte sich niemand zu fürchten. Gute Video-Überwachungsanlagen gäbe es heutzutage auch.

Ratschläge der Experten

Von den Projektverantwortlichen wurden leider nur die für sie nützlichen Aussagen der beigezogenen externen Fachleute mit Nachdruck publiziert. Auf „das Andere“ machten wir in der Bantiger Post vom 21.7.2011 aufmerksam (→FORUM-Homepage, Datei 12.31b). Während des ganzen Projekts hatten wir bis anhin die Verantwortlichen auf Probleme und Risiken stets konstruktiv aufmerksam gemacht.

Anzahl Sitzplätze: Bus bzw. Tram

Warum kann das 41,5 m lange Tram (= 2,3-fache Bus-Länge) nicht wesentlich mehr als die doppelte Anzahl Sitzplätze des Busses anbieten? Wer die theoretische Nutzfläche des Trams (41,5 lang, 2,3 m breit = 95,45 m²) und des Busses (18 m lang, 2,5 m breit = 45 m²) ermittelt, weiss, dass das Tram nur die 2,12-fache Nutzfläche des Busses erreicht. Wer auch die Nutzflächen-Abzüge bei den Gelenkteilen der Fahrzeuge berücksichtigt (Tram 6, Bus 1), stellt fest, dass das Tram nur etwa die doppelte Nutzfläche des Busses erreicht. Selbstverständlich könnten Trams und Busse auch noch länger sein als 41,5 bzw. 18 m, sofern problemloses Fahren sowie Ein-/Aussteigen für alle Passagiere überall möglich bleibt.

Wegen der 2. Führerkabine könnte ein 2RT – vermutlich auch bei anderer Sitzordnung – mindestens 3 Sitzplätze weniger anbieten. Die Anzahl der nötigen Sitz-/Stehplätze ist u.a.

auch abhängig vom Fahrtakt, von der Anzahl Türen und den Quadratmetern, die im OeV-Fahrzeug für Rollstuhl-Fahrende und Kinderwagen vorgesehen sind.

FORUM-Haus; Werkstätten 4-6

Werkstätte 4: Sichere Arbeitsplätze

Gesichert scheinen zzt. nur jene der Gemeindeverwaltung und jene, die von der Verwaltung positiv beeinflusst werden. Erhielten in erster Linie die Ostermundiger Firmen die grossen Aufträge beim Bau der vielen neuen Wohngebäude?...

Uns ist klar, dass die Gemeinde für die momentan negativen Aspekte in der Schweizer Wirtschaft nicht verantwortlich ist. Wichtig ist darum, dass der Gemeinderat primär anstrebt, die heutigen Arbeitsplätze in unserer Gemeinde zu sichern. Wie viele Geschäfte stehen nun, nach der mehr als unlogischen Schliessung der Post 2, in nächster Nähe leer? Unverständlich ist, wenn die Gemeinde glaubt, sie müsse die Privatwirtschaft mit neuen, Verwaltungs-fremden Dienstleistungen konkurrieren.

Mit allen Firmenchefs ist mindestens jährlich das Gespräch zu suchen. Sinnvolle Ortsplanung heisst, dafür zu sorgen, dass Firmen dort angesiedelt werden, wo sie an öffentlichen Verkehr oder/und an leistungsfähige Strassen angeschlossen sind und wo bisherige Wohnqualität der Einwohner nicht beeinträchtigt wird.

Werkstätte 5: Sinnvoller Verkehr

Die Gemeinde lässt sich leider den Verkehr aller Art mehr oder weniger stark vom Kanton und von der Stadt diktieren. Sie müsste selber aktiv wirken, wenn sie hohe Wohnqualität für ihre eigene Bevölkerung und für alle Bewohner problemlosen Verkehr auf Schienen und Strassen will.

2008 wurden wir zum ersten Mal konkret über das Tram-Projekt orientiert. Bereits damals machten wir – übrigens auch Parlamentarier von politischen Parteien -, die Planer aufmerksam auf die Notwendigkeit einer 2. Tramachse durch Berns Innenstadt. Weil wir ahnten, es handle sich um ein teures Projekt, verlangten wir im Parlament klare Zielsetzungen fürs Tramprojekt. Damit alle Beteiligten wissen, was zu tun und was zu unterlassen ist. Sowohl der Gemeinderat als auch die politischen Parteien hatten unseren Vorstoss abgelehnt. Die Entwicklung des Projekts zeigt, dass klare Zielsetzungen mehr als nötig gewesen wären. Die laufende Projektphase „Anhörung“ offenbart auf 324 klein geschriebenen A4-Textseiten, dass das Projekt sehr unterschiedlich beurteilt wird. Wir sehen noch keinen Grund, das aufgegleistete Projekt als problem- und risikolos willkommen zu heissen. Dass die S-Bahnen seit Jahren immer noch nicht im von uns mehrfach geforderten, echten ¼-Takt fahren, verweist auch auf Defizite bei den Prioritäten.

Werkstätte Nr. 6: Intakte Umwelt

Wir wollen sie schützen, und zwar vor Aktionen, die dem Geld zuliebe getätigt werden. Und der Gemeinde, ohne Garantie fürs finanzielle „Paradies“, letztlich nur zusätzliche, hohe Aufwände oder gar neue Sorgen bringen könnten.

Dass der offen gelegte Lötschenbach oft kein oder viel zu wenig Wasser führte, gilt kaum als beispielhaft. Verdankenswert hingegen ist, dass das Werkhof-Personal den von uns verlangten Blumenschmuck längs der Bernstrasse immer aufmerksam pflegt.

Mühe haben wir nachzuvollziehen, dass es Politiker gibt, die für die Nachwelt verantwortlich wären, alles Mögliche unternehmen und genehmigen, bis zu guter Letzt der letzte noch grüne Quadratmeter Boden überbaut ist. Mehrmals haben wir versucht, dass jene „Ortsplanungsdaten“, die dem Parlament jährlich zur Kenntnis unterbreitet werden,

künftig referendumsfähig zu behandeln sind.

Die Auswirkungen des prima vista sinnvollen, verdichteten Bauens sind noch in keiner Weise überzeugend dargestellt, geschweige denn beschlossen.

Informationen

aus den FORUM-Werkstätten 7-9 folgen in der nächsten Bantiger Post.

FORUM Ostermundigen
Vereinigung der Parteilosen