Wochen-Zeitung

FÜR DAS EMMENTAL UND ENTLEBUCH

Donnerstag, 3. Dezember 2020 – Nr. 49

2 **Ausgezeichnetes Siegerprojekt**
19 Projekte für das Oberstufenzentrum Zollbrück waren eingereicht worden, drei wurden vertieft geprüft. Das Siegerprojekt sieht einen kompakten, flexibel nutzbaren Erweiterungsbau vor.

8 **Abwechslungsreiche Spaziergänge**
Die Pfarrerin Carmen Stark macht sich mit Menschen auf den Weg. Sie lädt die Mitglieder der Kirchgemeinde Biglen zu Spaziergängen ein. Das Angebot stösst auf positive Resonanz.

13 **Aktives Pferdeleben**
In der freien Natur legen Pferde jeden Tag weite Strecken zurück. Im so genannten Aktivstall in Walkringen müssen sich die Pferde auch zuerst bewegen, bevor es zu fressen gibt.

17 **Erfolgreicher Hockeyklub**
Der EHC Mirchel kann sein 50-jähriges Bestehen feiern! Der Klub konnte viele Erfolge feiern – und hat eine stabile Führung: In den 50 Jahren hatte der EHC Mirchel nur zwei Präsidenten.

40. Jahrgang | Auflage: 42'694 Exemplare | Brennerstrasse 7 | 3550 Langnau | Telefon 034 409 40 01 | www.wochen-zeitung.ch | info@wochen-zeitung.ch

Zwei Schulmodelle vertieft prüfen

Langnau: An der Oberstufe soll 2023 ein durchlässiges Modell eingeführt werden. Nun hat die Arbeitsgruppe zwei Modelle erkoren, welche die Lehrerschaft genau prüfen soll.

«Die Diskussionen mit und zwischen den Lehrpersonen haben gezeigt, dass der grösste Konsens mit den Modellen 4 und 5 vorhanden ist», hält Gemeinderätin Renate Strahm fest.

Im Modell 4 werden die Real- und Sekundarschüler in allen Fächern in der gleichen Klasse unterrichtet. So ist die Durchlässigkeit in den Niveaufächern Deutsch, Mathematik und Französisch stets möglich. Das Modell kann in Jahrgangs- oder Mehrjahrgangsklassen umgesetzt werden.

Das Modell 5 ist eine Weiterentwicklung des Modells 4. Die 7. und 8. Klasse werden altersgemischt unterrichtet, wobei die Lehrpersonen zweier Klassen eng zusammenarbeiten. Aus zwei Partnerklassen wird dann je eine 9. Klasse gebildet. «Das Modell 5 hätte den Vorteil, dass die Lehrkräfte beispielsweise den Stoff gleich für zwei Klassen vorbereiten könnten», erklärt Renate Strahm.

Lehrerschaft muss nun entscheiden

Die rund 30 Lehrkräfte der Real- und Sekundarschule werden sich unter Leitung des Steuerungsausschusses nun mit den beiden noch zur Auswahl stehenden Schulmodellen zu beschäftigen haben. Ihr Auftrag lautet, bis im Frühling das künftige Modell zu bestimmen. «Im kommenden Sommer soll dieses dem Grossen Gemeinderat vorgelegt werden», blickt Renate Strahm voraus. «Wichtig ist, dass dieses Modell flexibel ausgestaltet werden kann.»

Derzeit werden auf Realstufe konsequent Mehrjahrgangsklassen geführt, was sich laut Strahm sehr bewähre. In der Sek hingegen werden stets Jahrgangsklassen geführt.

Unabhängig von der Schulmodell-Reform wird am Ende des laufenden Schuljahres eine Sekundarklasse geschlossen. Dies, weil die Jugendlichen aus Trub und Trubschachen künftig nicht mehr in Langnau unterrichtet werden. «Per 2023 wird dann mit der Einführung des neuen Schulmodells wieder eine Klasse eröffnet, weil die Siebt- bis Neuntklässler aus Gohl und Frittenbach dann im Dorf zur Schule gehen werden», erklärt Renate Strahm. *zue.*

Reklame

Die Bordkante am Bushof beim Bahnhof Langnau ist zu tief. Alle fünf Perrons müssen neu gebaut werden. Bruno Zürcher

Es gibt noch einiges zu tun, damit die Hürden verschwinden

Emmental: Bushaltestellen wie auch Bahnhöfe sollen bis 2023 hindernisfrei werden. Diese Regelung gilt auch für Haltestellen entlang von Gemeindestrassen, wie das Beispiel Langnau zeigt.

Die Bushaltestelle beim Bahnhof in Langnau mit den fünf Haltekanten soll gänzlich neu gebaut werden. Die Kosten werden auf 196'000 Franken geschätzt. Das Gemeindeparlament von Langnau wird kommenden Montag aber über einen Kredit von 396'000 Franken bestimmen. Dies, weil die Haltestellen entlang von Gemeindestrassen gemäss den Vorgaben des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden müssen. «Baulich wirklich etwas ändern muss die Gemeinde aber nur dort, wo dies verhältnismässig ist», erklärt der für das Bauwesen zuständige Gemeinderat Beat Gerber. Von den 43 Haltestellen entlang der Gemeindestrassen müssen nebst jener beim Bahnhof noch deren vier mit höheren Einstiegen versehen werden: jene an der Lindenstrasse, am Gerbeplatz, an der Oberfeldstrasse und bei der Sonnenarena. «Dabei werden auch die Markierungen für Sehbehinderte verbessert», erklärt Gemeinderat Beat Gerber.

Ist ein Umbau verhältnismässig?

Die Frage der Verhältnismässigkeit stellt sich auch bei Kantonsstrassen. Dazu gibt die «Arbeitshilfe für hindernisfreie Bushaltestellen» Auskunft. «Der Kanton Bern war einer der ersten Kantone, welcher über eine solche Arbeitshilfe verfügt hat», erklärt Roger Schibler, Oberingenieur des Tiefbauamtes. «Es macht keinen Sinn, Bushaltestellen teuer zu sanieren, die pro Tag nur von zwei, drei Personen genutzt werden.» Vier gewichtete Kriterien erfassen den Nutzen: die Zahl der Fahrgäste, die Bedeutung als Umsteigeort, die Frequenzen sowie das Vorhandensein wichtiger Einrichtungen in näherer Umgebung. Dazu zählen etwa Institutionen für Menschen mit Einschränkungen, Spitäler oder Einkaufsmöglichkeiten. «Aus diesem Vergleich wird dann der so genannte Nutzenpunkte-Kosten-Index berechnet», führt Roger Schibler aus. «Je höher dieser ist, desto sinnvoller ist der Umbau.»

Erst 36 von 284 Haltekanten saniert

Verhältnismässig ist demnach der Umbau bei 284 Haltekanten entlang von Kantonsstrassen, welche prioritär umgebaut werden müssen; dies bei insgesamt rund 2500 Bushaltestellen. Viele Anpassungen würden derzeit bei laufenden Strassenbauprojekten vorgenommen, so Schibler. Noch ist erst ein kleiner Teil geschafft: Gemäss dem Tiefbauamt waren bis August 2020 erst 36 der 284 Haltestellen erneuert. Roger Schibler hält fest, dass die Herausforderung, alle Anpassungen bis 2023 zu erledigen, gross sei. «Lange waren sich die Interessensvertreter nicht einig, wie eine hindernisfreie Haltekante genau zu konstruieren ist», begründet er. «Grossmehrheitlich werden wir die Vorgabe aber erfüllen können.» Das Tiefbauamt geht von Kosten in der Höhe von 15 bis 20 Millionen Franken aus. «Die Schätzung ist deshalb so schwierig, weil das Mass der Anpassungsarbeiten nicht überall bekannt ist», erklärt Roger Schibler. «Alte Haltekanten sind oft weniger als sechs Zentimeter hoch. Neu sollen sie mindestens auf 16, im Idealfall sogar auf 22 Zentimeter erhöht werden.» *Bruno Zürcher*

Die Hälfte der BLS-Bahnhöfe ist saniert

Nicht nur bei Bussen soll der Zu- und Ausstieg vor allem für Gehbehinderte einfacher werden, sondern auch bei der Bahn.
«Im Emmental hat die BLS 27 Bahnhöfe. Bis jetzt sind etwas mehr als die Hälfte behindertengerecht», ist auf Anfrage zu erfahren. «Die restlichen Bahnhofsumbauten sind geplant und werden in den Jahren 2021–23 realisiert. Wir sind gut im Zeitplan.» Das Bahnunternehmen rechnet bis Ende 2023 mit Investitionen von rund 200 Millionen Franken für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes. Diese Angabe bezieht sich allerdings auf das gesamte BLS-Schienennetz, das 119 Bahnhöfe umfasst. Während bei den Bushaltestellen aus Gründen der Verhältnismässigkeit eine Sanierung der Haltestellen nur bei rund zehn bis 15 Prozent angezeigt ist, liegt dieser Anteil bei den Bahnhöfen weit höher: «Von den 119 BLS-Bahnhöfen bleiben lediglich sieben unverändert», hält die BLS fest.

SBB baut drei Bahnhöfe später um

Auch die SBB muss an ihren Bahnhöfen die Perrons erhöhen. Im Gebiet der «Wochen-Zeitung» entsprechen zum heutigen Zeitpunkt die Bahnhöfe Schüpfheim, Langnau, Signau und Konolfingen den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Auch in Bowil sollen die Anpassungen bis 2023 erfolgen. In Trubschachen und Escholzmatt werden die Arbeiten laut den SBB erst 2025 erfolgen, damit die Umbauten mit anderen Arbeiten kombiniert werden können. «Das verkürzt die Gesamtbauzeit, reduziert die Kosten und mindert die Auswirkungen auf die Reisenden.» Zum Bahnhof Zäziwil teilt die SBB mit: «Dieser Bahnhof wird später barrierefrei umgebaut». Der Bahnhof Emmenmatt schliesslich wird gar nicht angepasst.

Pumptrack ist auf guten Wegen

Sumiswald: Beim Forum soll im nächsten Jahr ein Pumptrack entstehen. Obwohl die Finanzierung noch nicht ganz sichergestellt ist, verläuft die Geldsuche bis anhin erfolgreich.

Die Interessensgemeinschaft Pumptrack Sumiswald wurde im Sommer mit dem Ziel gebildet, in der Gemeinde eine solche Anlage zu bauen. «Seither konnten wir einiges erreichen und ich bin überzeugt, dass wir den Pumptrack bauen werden», betont Marco Della Ducata, Initiant und Projektleiter. Trotzdem sei die Finanzierung noch nicht ganz gesichert. Das Projekt werde von der Gemeinde Sumiswald unterstützt, welche beabsichtige, neben dem Forum Land zur Verfügung zu stellen. «Auch in der Bevölkerung ist das Vorhaben breit abgestützt und es haben sich etliche Familien und Gönner bereit erklärt, den Bau zu unterstützen», hält Marco Della Ducata fest. Nicht nur Privatpersonen, auch Gemeinden, Firmen und Organisationen hätten sich für das Projekt begeistert. Zu dieser Kategorie gehöre auch die Mobiliar Versicherung, welche sich über die Generalagentur Burgdorf für den Pumptrack engagiere und eine Hauptpartnerschaft eingehe. Dank dieser Partnerschaft durfte die IG einen Check über 30'000 Franken entgegennehmen.

Lösung mit den Hornussern

Die Interessensgemeinschaft hat die Absicht, den Pumptrack im Sommer 2021 in Betrieb zu nehmen. «Dazu braucht es nicht nur genügend Geld, sondern auch die notwendigen Bewilligungen, welche in Zusammenarbeit mit der Gemeinde eingeholt werden», schreibt die IG. Ihr sei auch wichtig, ein nachbarschaftliches Verhältnis mit den Hornussern Sumiswald zu haben, welche gleich neben der geplanten Anlage ein Hornusserfeld betreiben. «In diversen Gesprächen und mit Einbezug der technischen Kommission des Eidgenössischen Hornusserverbands konnte eine gemeinsame Lösung gefunden werden, so dass ein Parallelbetrieb beider Anlagen möglich ist», steht in der Mitteilung Durch eine Erweiterung des Schutzzauns beim Abschlag könne sichergestellt werden, dass der Spielbetrieb für die Hornusser reglementskonform weiterlaufen könne und gleichzeitig die Sicherheit der Pumptrack-Fahrer erhöht werde. *egs.*

Reklame