

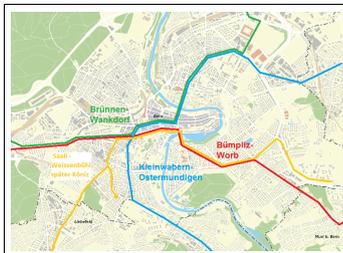
## Unnötige und unwirtschaftliche Sanierung der Tramlinie Fischermätteli scheidet

Die Arbeitsgruppe Planung Städtebau Mobilität (AG PSM) Bern ersucht die Politik - zuerst Kommission und Stadtrat und allenfalls später das Stimmvolk - hier einen vernunftbasierten und zukunftsverträglichen Entscheid für den Ersatz der Tramlinie Fischermätteli durch Bus und somit gegen deren überflüssige und teure Sanierung zu fällen. Die Gründe:

- Seit Inbetriebnahme der beiden Tramlinien nach Bern West 2010 hat das Fischermätteltram dramatische Auslastungseinbussen erlebt (heute 3 Linien bis Brunnmatt) und keine Daseinsberechtigung mehr.
- Der (gemäss Angebotsverordnung) geforderte Kostendeckungsgrad von > 50% wird nur dank des viel stärkeren Worb-Astes erreicht.
- Selbst in der Spitzenstunde und im stärksten Abschnitt ist die Auslastung nur 55-70 Personen pro Tram (bei einer Kapazität, die mind. das Dreifache beträgt).
- Der für ein Tram geforderte Durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) von 12'000 Personen wird nicht annähernd erreicht, auch nicht langfristig.
- die Endstation-Schlaufe kann nicht vollständig behindertenkonform umgebaut werden.
- Bei Umstellung auf Bus kann der Hirschengraben entlastet werden. Der Bus kann in die Linie Köniz-Weiermatt integriert werden, attraktive Durchbindung mit einer Ost-Line, z.B. ZPK/Schosshalde möglich
- Die Bus-Umstellung kostet weniger als die Tramsanierung und ein jahrelanger defizitärer Betrieb.
- Die Tramkonzeptstudie der Regionalkonferenz RKBM von 2013 sagte deutlich:  
„Klare Vorteile für Busbetrieb; Sanierung Tramlinie nicht sinnvoll.“
- Auch das Quartier und der Kanton waren der Umstellung auf Bus positiv gesinnt, damals war die Kostenschätzung (19 Millionen) sogar noch weniger negativ als jetzt (42 Millionen, 2021 noch 39 Millionen).
- Auch der jetzige Fachbericht liefert eigentlich klare Daten, die für die Umstellung auf Bus sprechen. Aber die Schlussfolgerung (Totalsanierung Tramlinie statt Umstellung auf Bus) ist sachlich nicht belastbar und lediglich politisch gesteuert und begründet.
- Spätestens in der Volksabstimmung wird das Ansinnen für ein derart teures und obsoletes Angebot scheitern.

Das Fischermätteli nur als Wendeschlaufe für das künftige Ostermundigentram noch ein paar Jahre zu erhalten, wäre absurd.

Wie die **Netzalternative 2045\*** (als Gegenentwurf zur längst überholten Netzstrategie 2040 der RKBM) der **AG PSM** zeigt, ist es für den ÖV, für die Passagiere, für Quartiere/Städtebau und für die Kassen der öffentlichen Hand wesentlich vorteilhafter, in Zukunft (2045) **vier** starke Tram-Durchmesserlinien zu haben:



4 West-Äste, 4 Ost-Äste: (z.B.)  
Brünnen – Wankdorf  
Bümpliz – Worb  
Ostermundigen – (Klein)Wabern  
Saali – Weissenbühl, später ev. Köniz

\* Details siehe <https://psm-bern.ch/koal45/>

Bis zu diesem Referenzzustand gibt es verschiedene Übergangsphasen (Inbetriebnahme von Kleinwabern, 2. Tramachse, Ostermundigen).

Freundliche Grüsse  
Vorstand Arbeitsgruppe **Planung Städtebau Mobilität** Bern  
[Vorstand@PSM-Bern.ch](mailto:Vorstand@PSM-Bern.ch)

Rückfragen per Email oder 078 641 89 80 / 031 961 35 88

## Konzept- und Netzalternative 2045

Details

<https://www.foer-bern.ch/de/planung#Netzalternative2045>

Der Netzplan der 4 Tram-Durchmesserlinien:

Siehe auch

<https://psm-bern.ch/wp-content/uploads/2022/06/Plan-Alternative2045.png>

<https://psm-bern.ch/koal45/>

Und diese Skizze enthält als Denkanstoss zudem eine prinzipielle Andeutung einer Linienführung durchs Zentareal, mit welcher auch der historische Verkehrsweg der umstrittenen Ostermundigen-Allee geschont werden könnte.

Zudem würden hunderte Ausbildungs- und Arbeitsplätze im Zentareal neu mit ÖV erschlossen.

