

ÖV Fischermätteli: Entscheid wenigstens vertagen statt ins Blaue hinaus fällen!

Im Stadtrat ist die Gesamtanierung der Fischermätteli-Tramlinie traktandiert.

Die Arbeitsgruppe Planung Städtebau Mobilität (AG PSM) bedauert, dass die kritischen Stimmen von 2021 in der Kommission PVS verstummt sind; man will offenbar dem Antrag von Bernmobil und Stadtregierung schulterzuckend Folge leisten.

Wir sagen: Wenn der Mut fehlt, bereits jetzt die spätere Umstellung auf Bus zu beschliessen, so muss verantwortungsvolle Politik wenigstens warten, bis alle Grundlagen für den Entscheid vorliegen.

Fazit: Der Entscheid, ob die Fischermättli-Linie als Tramlinie erhalten bleiben und fast vollständig neu gebaut („saniert“) werden soll, oder aber auf Bus-Betrieb umgestellt werden darf, muss und kann **vertagt** werden.

Begründung:

- In der Abstimmungsbotschaft (Entwurfsstadium zuhanden Stadtrat) steht:
“Der Gemeinderat hält es trotz der nicht optimalen Lösung für den Veloverkehr für nicht angezeigt, eine Traminfrastruktur aufwendig zurückzubauen, bevor klar ist, welche Lösung für das Gesamtsystem und für den Raum Bahnhof in Zukunft die beste ist.“
Wir sagen:
Noch weniger „angezeigt“ ist es, in dieser Situation („bevor klar ist,...“) bereits jetzt einen **doppelt so aufwendigen** Ersatzneubau der Tramstrecke zu beschliessen.
- Die Fakten von Bernmobil (tiefe Passagierzahlen) und des Kantons (Angebotsverordnung nicht mehr erfüllt) gebieten eine Umstellung der Linie auf Bus statt eine Sanierung für weitere Jahrzehnte. Wenn aber dieser Entscheid unter unsicheren Voraussetzungen noch nicht reif ist, so ist einzig ein **Aufschub des Entscheids** bis zum Abschluss der **ZMB Zweite Tramachse 2026** einleuchtend und vernünftig.
- Will der Kanton glaubwürdig bleiben, muss er die Angebotsverordnung umsetzen, und beim Fischermätteltram das Veto einlegen und nicht noch Hand bieten, Schlupflöcher zu finden. Es geht um effizienten ÖV und nicht um Befindlichkeiten im Fischermätteli („das Quartier will sein Tram“), während man in der Region wegen zuwenigen Passagieren ganze Linien streicht.
- Nichts und niemand verlangt einen sofortigen, „aufwendigen“ Rückbau, selbst wenn die Umstellung auf Bus beschlossen wird. Die Linie würde so oder so noch ein paar Jahre weiterbetrieben. Danach könnten überflüssige und gefährliche Gleisbereiche bis zur ordentlichen Strassensanierung vorerst mit Belag gefüllt werden.
- Auch wenn oft Dringlichkeit vorgeschoben wird, ist keine Gleis- oder Strassensanierung so dringlich, als dass allfällige Schäden nicht noch einige Jahre mit Reparaturen überbrückt werden könnten. Beispiele: Ostermundigen konnte bisher 14 Jahre warten mit der schon 2010 „dringlichen“ Sanierung der Werkleitungen. Oder bei der Gleissanierung Ostring/Sonnenhof konnte man wegen Einsparungen und Projektänderungen über 5 Jahre warten.
- Schon fast zynisch ist die Anmerkung aus der Velooffensive-Direktion, es gebe „für den Veloverkehr eine nicht optimale Lösung“ – mit dem Tramneubau-Projekt würde es abschnittsweise sogar noch schlimmer.

Über die zahlreichen sachlichen und überprüfbaren Gründe, die für eine Umstellung der Linie auf Bus sprechen, haben wir bereits informiert; sie sind detailliert im beiliegenden Faktenblatt ersichtlich. Sogar der durch die frühere Kritik der PVS-Kommission veranlasste Fachbericht der Stadt liefert Daten, welche die Umstellung auf Bus nahelegen. Aber die Schlussfolgerung wurde politisch anders gesteuert.

Freundliche Grüsse

Arbeitsgruppe **Planung Städtebau Mobilität** Bern, info@psm-bern.ch

Auskunft per Email oder **bis Dienstag 11.6.** bei Pierre Pestalozzi 078 641 89 80 / 031 961 35 88

Pierre Pestalozzi ist unabhängiger Verkehrsplaner und war ausgewiesener ÖV-Planer