

Tramlinienast Bern Bahnhof - Fischermätteli

Alles spricht für eine rasche Umstellung auf Busbetrieb

1 Argumente für eine Umstellung des Tramlinienastes Fischermätteli auf Busbetrieb

1.a Sehr schwache Nachfrage und kaum Steigerungspotenzial: Im 1. Quartal 2024 betrug der DWV im stärksten Abschnitt nur 47 % des Wertes vor Inbetriebnahme der Tramlinienäste Bümpliz und Brünnen-Westside, welche auf der Hälfte des 2.2 km langen Linienastes Fischermätteli "Konkurrenz" darstellen. **Seit 2020 wird sogar die Mindestvorgabe der Kantonalen Angebotsverordnung (Ø 25 P/Kurs im stärksten Linienabschnitt) verfehlt.**

Für Tramlinien gilt landläufig ein DWV (durchschnittl. Werktagsverkehr) von 12'000 als Mindestvorgabe, was auf diesem kurzen Linienast auch langfristig nicht annähernd erreichbar sein wird. Die Wachstumsprognosen der Tramkonzept-Studie 2013 (DWV-Zunahme auf 11'200 bis 2030) und der Ende 2020 verabschiedeten "Netzstrategie ÖV 2040" sind völlig unrealistisch (mittlerweile allseitig anerkannt), auch wenn das Angebot tagsüber auf 7.5'-Takt verdichtet würde → **Umstellung auf Busbetrieb von Kapazitäten her problemlos machbar**

Auch die **Spitzenstundenbelastung** in Lastrichtung (2023: Ø 55 P/Kurs im stärksten Linienabschnitt) rechtfertigt nicht den Einsatz von Tramzügen (Transportkapazität eines 42m langen Trams: 210 P bei einer auf kurzer Strecke zumutbaren Stehplatzdichte von 3 P/m² – fast viermal so viel wie der Durchschnittswert im 1.Quartal 2023). Im ersten L6-Linienabschnitt, der nicht gleichzeitig durch die Tramlinien Bümpliz und Brünnen bedient wird (Brunnhof - Cäcilienstrasse), betrug im Winterquartal 2023 die durchschnittliche Spitzenstundenbelastung in Lastrichtung (feierabends stadtauswärts) sogar nur 37 P/Kurs.

1.b Niedriger Kostendeckungsgrad: Zielvorgabe wird auf der L6 nur dank des deutlich stärkeren Linienastes Worb erreicht – für den Linienast Fischermätteli ist auch auf lange Sicht keine Besserung zu erwarten.

1.c Vorgaben bez. BehiG-Konformität nur unvollständig erfüllbar: Die Endhaltestelle Fischermätteli in der Tramwendeschleife kann nicht gänzlich BehiG-konform saniert werden → **Umstellung auf Busbetrieb ermöglicht integrale BehiG-Konformität, spielt die heutige Wendeschleife-Parzelle frei (= Überbauungs-Potential) und lässt bei der Haltestelle Brunnhof eine deutlich attraktivere stadträumliche Lösung zu als mit Tram.**

1.d Längerer Abschnitt mit nur ca. 6.5 m Fahrbahnbreite und bergwärts nur 80 cm Abstand zwischen Gleis und Fahrbahnrand – ein Unikum in der Stadt Bern – stellt aus Sicht Veloverkehr/Sicherheit ein klares no-go dar: Im schmalen Strassenabschnitt zwischen Schwarztorstrasse und Hst. Pestalozzi wurden in den letzten 12 Jahren allein bergwärts 9 Velounfälle ("Schleuder- oder Selbstunfall") mit 4 Schwer- und 5 Leichtverletzten polizeilich registriert. Zudem schmale Trottoirs, womit auch der zunehmende Warenumsschlag für die anliegenden Liegenschaften den Tramverkehr immer häufiger blockiert → **Umstellung auf Busbetrieb erleichtert Verkehrsfluss und ermöglicht dringend notwendige Verbesserungen zugunsten Veloverkehr.**

1.e Umstellung auf Busbetrieb ermöglicht eine attraktive Taktverdichtung und eine effiziente Integration in die Linie Köniz Weiermatt: Selbst bei einer täglichen Angebotsverdichtung bis 22 Uhr (u.a. 6'- statt 10'-Takt in den HVZ) resultieren **insgesamt deutlich geringere Betriebskosten (Einsparung mindestens 1.5 Mio Fr/Jahr) und markant geringere ÖV-Beiträge der Stadt an den Kanton (Einsparung ca. 0.57 Mio Fr/Jahr resp. bei Zusammenlegung der sehr nahe beieinander liegenden Haltestellen Pestalozzi und Munzinger sogar ca. 0.68 Mio Fr/Jahr – dies gemäss Preisstand 2023, s. Anhang).**

1.f Geringere Belastung des Bahnhof-Umfelds (Entlastung Tramhaltestelle Hirschengraben um 6 Kurspaare/h, Aufhebung der konfliktreichen Wende des Weissenbühl-Trams im Stadtzentrum, da dieses neu nach Worb durchgebunden werden kann). Ab Inbetriebnahme Ostermundigen-Tram (ca. 2030) und bis zur Führung des Saali-Trams via Ostring (nach Inbetriebnahme A6-Bypass, ca. 2045) können neuerliche Tramwendemanöver im Stadtzentrum vermieden werden, indem die Linie Köniz Weiermatt in den Ostring durchgebunden wird.

1.g Bereits die RKBM-Studie "Weiterentwicklung regionales Tramkonzept" (2013) zog ein überdeutliches Fazit: "Klare Vorteile für den Busbetrieb. Eine grundlegende Sanierung der Gleisanlagen Richtung Fischermätteli wird deshalb nicht als sinnvoll erachtet." **Klar auch die damalige Stellungnahme der QM3 (Quartiermitwirkung Stadtteil 3)** zu dieser Studie: "Wir teilen die Meinung, dass die Linie 6 (eher früher als später) auf Bus umgestellt werden kann".

1.h Auch der Kanton erwog die Umstellung von Tram- auf Busbetrieb. Nur aufgrund des politischen Drucks aus der Stadt Bern lenkte der Kanton betreff Tramsanierung ein, wobei damals die Kostenschätzung noch um mehr als die Hälfte niedriger lag als aktuell.

2 Wie stichhaltig sind die bisher vorgebrachten Gegenargumente?

2.a "Stadt, Region und Kanton unterstützen die Erhaltung des Fischermätteli-Trams": Dies ist insofern zu relativieren, als dass Region und Kanton zunächst eine Umstellung auf Busbetrieb anvisierten und nur aufgrund des politischen Drucks aus der Stadt Bern (Stadtrat, Gemeinderat) umschwenkten – entgegen des klaren fachlichen Urteils aus dem Jahr 2013 (RKBM-Studie "Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept").

2.b "Tram ist attraktiver und umweltfreundlicher als Bus": Von den einst vier Nachteilen des Verkehrsmittels Bus gegenüber dem Verkehrsmittel Tram werden die zwei ökologischen Mängel (Abgase und Lärm) dank Elektrifizierung der Busflotte demnächst komplett beseitigt sein, resp. punkto Lärm wird der Bus gegenüber dem Tram künftig sogar im Vorteil sein.

Die zwei Nachteile "weniger komfortabel" und "geringere Transportkapazität" sind gegenüber früher stark abgeschwächt, indem die neuen Doppelgelenkbusse fast 2/3 der Transportkapazität eines modernen Trams aufweisen und der Fahrkomfort markant verbessert ist. Im Fall des Linienastes Fischermätteli fallen diese beiden leichten Nachteile des Verkehrsmittels Bus kaum ins Gewicht, da wegen der bescheidenen Nachfrage gar kein Bedarf nach grossen Transportkapazitäten besteht und da der Fahrkomfort auf solch kurzen Strecken untergeordnet ist. Aus Kundensicht wichtiger erscheinen die kürzere Fahrzeit beim Busbetrieb und die Taktverdichtung, wie sie nur bei einer Umstellung auf Busbetrieb zu rechtfertigen ist.

2.c "Tramsanierung kommt der Stadt Bern billiger zu stehen als eine Umstellung auf Busbetrieb": Dies stimmt allenfalls in geringem Ausmass bezüglich der Baukosten, da der 1.1 km lange Abschnitt Brunnmatt-/Pestalozzi-/Weissensteinstrasse (2/3 davon als Gemeindestrassen) auch bei einer Aufhebung der Tramlinie früher oder später saniert werden müsste und gewisse Subventionen nicht mehr zum Tragen kämen. Als einfache und kostengünstige Übergangslösung können allerdings die Tramgleise vorerst bloss mit einer Asphaltsschicht überdeckt werden – auch anderswo (z.B. Länggasse) existieren noch alte Tramgleise unter dem Strassenbelag.

Demgegenüber hat eine Umstellung auf Busbetrieb, v.a. bei einer Zusammenlegung mit der Linie Köniz Weiermatt, auch bei dichterem Takt markant geringere jährlich von der Stadt an den Kanton zu entrichtende ÖV-Beiträge zur Folge. Insgesamt kommt daher die Erhaltung des Fischermätteli-Trams der Stadt Bern deutlich teurer zu stehen als eine Umstellung auf Busbetrieb.

2.d "Bei Umstellung auf Busbetrieb drohen Kapazitätsengpässe im zentrumsnahen Abschnitt": Dieses Argument ist eindeutig falsch, selbst wenn die Fischermätteli-Linie in die Buslinie Köniz Weiermatt integriert wird; denn zusammengezählt wiesen beide Linien 2019 (letztes Vor-Corona-Jahr) im stärksten Abschnitt (Hirschengraben - Kocherpark) eine durchschnittliche Spitzenstundenbelastung von erst 830 P/h auf. Demgegenüber vermag ein Doppelgelenkbus bei einem 6'-Takt in den HVZ 1'300 P/h zu transportieren – es bestehen also auf sehr lange Sicht ausreichend Kapazitätsreserven. Das gilt auch für die im zentrumsnahen Abschnitt parallel führenden Tramlinien 7 und 8 und wird von den neuen kantonalen Nachfrageprognosen (aktualisiertes Gesamtverkehrsmodell) klar bestätigt. Bemerkenswert ist, dass die ÖV-Nachfrage im Korridor Effingerstrasse (Linienäste 6/7/8/17) in der demografischen und wirtschaftlichen Wachstumsperiode 2011-2019 sogar leicht rückläufig war.

2.e "Fischermätteli-Tram ist nötig, um ausgeglichene Anzahl Tramlinienäste Ost/West zu erreichen und Tramwende am Bahnhof zu vermeiden": So vernünftig das Ziel "ausgeglichene Anzahl Tramlinienäste Ost/West" ist, so wenig stichhaltig ist dies als Argument für die Beibehaltung des Fischermätteli-Trams. Vielmehr erlaubt gerade die rasche Umstellung dieses Tramlinienastes auf Busbetrieb (möglichst schon per 2026) eine Aufhebung der seit bald 14 Jahren praktizierten umständlichen Wende des Weissenbühl-Trams im Stadtzentrum. (neu Durchmesserlinie Weissenbühl - Worb).

Pikanterweise geht die "Netzstrategie ÖV 2040" der RKBM selber von einer ungleichen Anzahl Tramlinienäste (7x Ost, 8x West) und somit von belastenden Tramwendemanövern am Bahnhof aus, wobei diese Netzstrategie nur drei Jahre nach Verabschiedung bereits in starkem Mass überholt ist, nachdem die Optionen Wyler-Tram, Länggass-Tram, Insel-Tram und Köniz-Tram mittlerweile zurückgestellt wurden.

Im Gegensatz zur Netzstrategie 2040 weist die im Frühling 2021 von der AG PSM Bern veröffentlichte "Konzeptalternative ÖV 2045" im Zielzustand eine ausgeglichene Anzahl Tramlinienäste Ost/West auf und kommt somit im Regelbetrieb ohne Tramwendemanöver im Stadtzentrum aus. Ab Inbetriebnahme des Tramlinienastes Ostermundigen (ca. 2030) bis zur Schliessung der Gleislücke zwischen Ostring und Wittigkofen (ca. 2045) braucht es allerdings die unter Punkt 1.f skizzierte, sowohl aus Kunden- als auch aus Betriebs- und stadträumlicher Sicht unproblematische Übergangslösung für den Ostring-Ast, um das Gleichgewicht der Tramlinienäste Ost/West unterbrochlos zu erhalten.

Bei einer Umstellung des Tramlinienastes Fischermätteli auf Busbetrieb und Integration in die Buslinie Köniz Weiermatt resultieren somit letztlich einzig folgende geringfügige Nachteile:

- Um gut 1 Minute längere Fahrzeit für die Verbindungen Stadtzentrum <-> Hardegg/.../Köniz Weiermatt
- Geringere Sitzplatz-Wahrscheinlichkeit im Abschnitt Bahnhof <-> Fischermätteli
- Wegfall der Direktverbindung Köniz Weiermatt - Loryplatz und somit des attraktiven Umsteigepunkts von/nach Bümpliz und Brunnen-Westside (L7 / L8)

Hierzu folgende Anmerkungen:

- Die bei einer Führung der L17 via Brunnmatt-/Pestalozzi-/Weissensteinstrasse erforderliche Taktverdichtung dürfte aus Kundensicht den Nachteil der leichten Fahrzeitverlängerung für die Verbindungen Stadtzentrum <-> Hardegg/.../Köniz Weiermatt mehr als wettmachen.
- Gemäss Kantonalen Angebotsverordnung (AGV) besteht im öffentlichen Nahverkehr ein Sitzplatzanspruch erst ab 15 Minuten Fahrzeit. Die Fahrzeit Bahnhof Bern <-> Fischermätteli beträgt bei obgenannter Buslösung nur rund 9 Minuten. Der Nachteil der geringeren Sitzplatz-Wahrscheinlichkeit (v.a. in den HVZ) in diesem Linienabschnitt ist auch insofern zu relativieren, als auf den meisten anderen Bernmobil-Linien im zentrumsnahen Abschnitt v.a. in den HVZ die Chancen auf einen Sitzplatz bereits heute deutlich geringer sind. Im Abschnitt Fischermätteli <-> Köniz Weiermatt wird hingegen die Sitzplatz-Wahrscheinlichkeit aufgrund der skizzierten Taktverdichtung sogar erhöht.
- Bei einer Führung der L17 via Brunnmatt-/Pestalozzi-/Weissensteinstrasse wird das Umsteigen L17 <-> L7 / L8 an der Haltestelle Brunnhof / Kaufmänn. Verband stattfinden, was bei der derzeitigen Lage des stadteinwärts-Haltepunkts "Kaufmänn. Verein" (170m Entfernung vom stadtauswärts-Haltepunkt) deutlich weniger attraktiv ist als der Umsteigepunkt Loryplatz. Allerdings funktioniert die Verbindung Köniz/Liebefeld <-> Bümpliz/Brunnen schon heute zu einem guten Teil via S6 (Umsteigepunkt Europaplatz) und via L31 (Umsteigepunkt Fischermätteli und je nach Zielort zusätzlich Europaplatz). Festzuhalten ist, dass durch die Haltestelle Brunnhof das Inselareal für die neu konzipierte L17 gut erschlossen bleibt.

3 Fazit

Die Gegenüberstellung der Argumente PRO und CONTRA Umstellung des Fischermätteli-Astes auf Busbetrieb und Integration in die Linie Köniz Weiermatt ergibt ein sehr klares Resultat: Den zahlreichen gewichtigen Argumenten PRO Umstellung stehen drei deutlich weniger gewichtige CONTRA-Argumente gegenüber. **Die Sanierung des Tramlinienastes Fischermätteli wäre deshalb eindeutig ein Fehlentscheid.**

Die Forderung nach Aufhebung des Tramlinienastes Fischermätteli stellt das Tram als wichtigen Teil des Berner Nahverkehrs keineswegs grundsätzlich in Frage – im Gegenteil: **Richtig eingesetzt (auf nachfragestarke Linien konzentriert), ist das Verkehrsmittel Tram in der Kernagglomeration Bern unbestritten sinnvoll. Wenn der Tramlinienast Fischermätteli und die hinderliche Wendeschleife des Weissenbühl-Trams im Stadtzentrum als seit bald 14 Jahren bestehende Schwachpunkte im Berner Tramkonzept beseitigt werden, gewinnt der ÖV als Ganzes.**

A Historie

- **1923 Inbetriebnahme der Tramlinie Bern Bahnhof - Fischermätteli**
- 1959 Erstmals als Durchmesserlinie geführt: Fischermätteli - Ostring (L5)
- 2010 Neues Tramlinienkonzept als Folge der Inbetriebnahme Tram Bern West: Durchbindung des auf 10'-Takt ausgedünnten Linienastes Fischermätteli neu mit Linienast Worb (L6). Deutlicher Rückgang der Fahrgastzahlen auf dem Linienast Fischermätteli, v.a. im Abschnitt Bahnhof - Brunnhof
- 2011 Mehrere Monate Busersatzbetrieb auf dem Linienast Fischermätteli (wegen Anwohner-Beschwerden über die lauten „Quietschtram“ wurden die Schindler-Tramzüge mit neuen Rädern und die Kurven mit Schmieranlagen ausgerüstet)
- 2012 Vorprojekt Gleis- und Strassensanierung Fischermätteli (1.1 km langer Abschnitt ab Gleisverzweigung Brunnhof bis Endschlaufe): Kostenschätzung 19.8 Mio Fr (+/-20%)
- **2013 RKBM-Studie "Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept" empfiehlt unmissverständlich eine Umstellung des Tramlinienastes Fischermätteli auf Busbetrieb. Zitate:**

Die Korridorbetrachtung und die isolierte Linienastbetrachtung ergeben keine Argumente gegen die Umstellung auf Busbetrieb. Für eine Umstellung sprechen:

- *Mangelnde Zweckmässigkeit für einen Trambetrieb aufgrund der bestehenden und künftigen Nachfrage unter Berücksichtigung aller Eventualitäten – das prognostizierte Fahrgastaufkommen 2030 kann mit einem Gelenkbus im 6'-Takt abgedeckt werden*
- *Einsparung an Betriebs- und Infrastrukturkosten (Busbetrieb ist knapp 100'000 Fr/Jahr günstiger als die Fortführung des Trambetriebs)*
- *Vorteile für die Fahrgäste (dichterer Takt und somit kürzere Wartezeiten)*
- *Mehr Spielräume für eine quartiergerechte Strassenraumgestaltung und für Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs*
- *Geringere Belastung der Tramanlagen im Raum Hirschengraben/Bahnhof*

Fazit: Klare Vorteile für den Busbetrieb. Eine grundlegende Sanierung der Gleisanlagen Richtung Fischermätteli wird deshalb nicht als sinnvoll erachtet.

QM3 (Quartiermitwirkung Stadtteil 3) spricht sich für eine Umstellung auf Busbetrieb aus. Zitat:

Wir teilen die Meinung, dass die Linie 6 (eher früher als später) auf Bus umgestellt werden kann dürfte aber nur auf Akzeptanz stossen, wenn damit ein (im Vergleich zur Ist-Situation) besseres ÖV-Angebot geschaffen werden kann, weshalb eine Taktverdichtung unabdingbar ist.

Kanton stellt den Tramlinienast Fischermätteli in Frage

- **2014 Stadtrat erklärt Postulat der Fraktion SP "Tram-Ast Fischermätteli muss bleiben" erheblich.** Gemeinderat setzt sich beim Kanton für die Erhaltung des Trambetriebs ein
- **2016 Kanton lenkt ein** und gibt grünes Licht für die Erhaltung des Trambetriebs Fischermätteli, obwohl die Zielvorgaben der Kantonalen Angebotsverordnung deutlich verfehlt werden
- **2018 Start Bauprojektierung**
- 2020 7 Jahre nach der klaren RKBM-Empfehlung zur Umstellung des Tramlinienastes Fischermätteli auf Busbetrieb verabschiedet die RKBM die "Netzstrategie ÖV 2040", die 22 km neue Tramrassen und den Fischermätteli-Ast als einen von künftig 8 Tramlinienästen West vorsieht
- **2021 Rückweisung der Kreditvorlage** (knapp 40 Mio Fr, also doppelt so viel wie zehn Jahre zuvor geschätzt) **durch die vorberatende Stadtrats-Kommission PVS**
- **2024 April: Gemeinderat hält am mittlerweile auf knapp 43 Mio Fr veranschlagten Gleissanierungsprojekt Brunnmatt- Fischermätteli fest und legt dem Stadtrat einen Kredit von knapp 16 Mio Fr vor**

B Kennziffern zum Tramlinienast Fischermätteli

- **Angebot seit der Taktausdünnung Ende 2010**

- Mo-Sa bis 21h: 10'-Takt
 - Mo-Sa nach 21h sowie So ganztags: 15'-Takt
- => Mo-Do: Σ 107.5 Kurspaare (= Basis für Überprüfung der Zielerfüllung gemäss Kantonaler Angebotsverordnung AGV)

- **Haltestellen, Abstände**

Fischermätteli → (210m) Munzinger → (170m) Pestalozzi → (220m) Cäcilienstrasse → (340m) Brunnhof → (280m) Kaufm. Verein → (420m) Kocherpark → (320m) Hirschengraben → (240m) Bahnhof

=> **Ø 275m Haltestellen-Abstand; aussergewöhnlich dichte Haltestellenabfolge im Liniendstück**

- **Fahrzeit (gemäss Fahrplan)**

- in HVZ Ø 11' und in Randzeiten Ø 10' für die ca. 2.2 km lange Strecke Bern Bahnhof <-> Fischermätteli
- => **mit bloss 12 km/h (Ø HVZ) resp. 13 km/h (Ø Randzeiten) ist der Tramlinienast Fischermätteli der langsamste in Bern.** Die Buslinie 17 bewältigt die Strecke Bern Bahnhof <-> Fischermätteli im Schnitt 3' schneller.

- **DWV / Ø Werktagsverkehr (1. Quartal) im stärksten Linienabschnitt (Hirschengraben - Kocherpark)**

(der DWV des 1.Quartals liegt im Schnitt einige Prozente über dem DWV des ganzen Jahres)

- 2011: 6'300 P → Ø 29 P/Kurs (zum Vergleich DWV 2005: 11'000 P)
- 2012: 6'442 P → Ø 30 P/Kurs
- 2017: 7'137 P → Ø 33 P/Kurs
- 2018: 6'849 P → Ø 32 P/Kurs
- 2019 (= letztes Vor-Corona-Jahr): 6'291 P → Ø 29 P/Kurs
- 2023 (= erstes Nach-Corona-Jahr): 5'077 P → Ø 24 P/Kurs
- 2024: 5'185 P → Ø 24 P/Kurs

=> **Die Zielvorgabe gemäss AGV (übers ganze Jahr Ø mind. 40 P/Kurs) wird deutlich verfehlt, seit 2020 wird nicht einmal die Minimalvorgabe gemäss AGV (übers ganze Jahr Ø mind. 25 P/Kurs) erreicht**

- **DWV / Ø Werktagsverkehr (1. Quartal) im Linienabschnitt Brunnhof - Cäcilienstrasse**

(= erster Abschnitt, der nicht auch von den Tramlinien 7 / 8 bedient wird):

- 2012: 3'992 P → Ø 19 P/Kurs
- 2017: 4'322 P → Ø 20 P/Kurs
- 2018: 4'041 P → Ø 19 P/Kurs
- 2019 (= letztes Vor-Corona-Jahr): 3'832 P → Ø 18 P/Kurs
- 2023 (= erstes Nach-Corona-Jahr): 3'180 P → Ø 15 P/Kurs
- 2024: P → Ø P/Kurs (Daten noch nicht publik)

- **Ø Spitzenstundenbelastung (1. Quartal) im stärksten Linienabschnitt (Hirschengraben - Kocherpark)**

(vgl. Kapazität eines modernen Trams: 210 P bei einer Stehplatzdichte 3P/m²)

- 2011: 450 P → Ø 74 P/Kurs (betrifft jeweils die Lastrichtung)
- 2012: 414 P → Ø 69 P/Kurs
- 2017: 413 P → Ø 69 P/Kurs
- 2018: 446 P → Ø 74 P/Kurs
- 2019: 382 P → Ø 64 P/Kurs
- **2023: 330 P → Ø 55 P/Kurs** 17-18 h stadteinwärts (vgl. abends stadtauswärts: Ø 46 P/K; morgens stadteinwärts: Ø 40 P/K; morgens stadtauswärts Ø 33 P/K)
- 2024: P → Ø P/Kurs (Daten noch nicht publik)

=> **Sogar in den Spitzenstunden sind in Lastrichtung die Tramzüge im Schnitt zu weniger als ein Drittel ausgelastet**

- **Ø Spitzenstundenbelastung (1. Quartal) im Linienabschnitt Brunnhof - Cäcilienstrasse**

(= erster Abschnitt, der nicht auch von den Tramlinien 7 / 8 bedient wird):

- 2023: 224 P → Ø 37 P/Kurs 17-18 h stadtauswärts (vgl. abends stadteinwärts: Ø 21 P/K; morgens stadteinwärts: Ø 30 P/K; morgens stadtauswärts Ø 9 P/K)
- 2024: P → Ø P/Kurs (Daten noch nicht publik)

- **Kostendeckungsgrad**

Die Zielvorgabe gemäss AGV (\geq 50% KDG) wird auf der Linie 6 **nur dank des deutlich stärkeren Liniennastes Worb erreicht**

- **Jährliche ÖV-Kostenbeiträge der Stadt Bern an den Kanton aufgrund Tram-Ast Fischermätteli**

Stand 2023: ca. 0.96 Mio Fr/Jahr – Tendenz steigend

(Herleitung: Mo-Do 107.5 Kurspaare => 15 Haltepunkte à 107.5 Abfahrten => Σ 1'612.5 Abfahrten à 1.5 ÖV-Punkte => Σ 2'418.75 ÖV-Punkte; Preisstand 2023: 395 Fr je ÖV-Punkt)

C Vergleich Angebot/Betriebsaufwand IST-Zustand <-> Option Linienfusion

IST Linienast Bern Bhf – Fischermätteli (TRAM)

- **10'-Takt Mo-Sa bis 21h; 15'-Takt Mo-Sa ab 21h sowie So ganztags** (Fahrzeit: HVZ 11', Schwachlastzeiten 10')
- **Jährliche ÖV-Kostenbeiträge der Stadt Bern an den Kanton aufgrund Angebotsdichte: ca. 0.96 Mio Fr/J**
(Herleitung: Mo-Do 107.5 Kurspaare => 15 Haltepunkte à 107.5 Abfahrten => \sum 1'612.5 Abfahrten à 1.5 ÖV-Punkte => \sum 2'418.75 ÖV-Punkte; Preisstand 2023: 395 Fr je ÖV-Punkt – Tendenz steigend)
- **Fahrzeugbedarf: 3 Fzg Mo-Sa bis 21h; 2 Fzg ab 21h sowie So ganztags**

IST Linie Bern Bhf – Köniz Weiermatt (Gelenkbus)

- **7.5'-Takt in HVZ (Mo-Fr je ca. 5 Std); 10'-Takt in Zwischenzeiten Mo-Fr und täglich bis 22h; 15'-Takt ab 22h** (Fahrzeit: HVZ 15.5', Schwachlastzeiten 13.5')
- **Jährliche ÖV-Kostenbeiträge der Stadt Bern an den Kanton aufgrund Angebotsdichte: ca. 0.64 Mio Fr/J**
(Herleitung: Mo-Do 116 Kurspaare => 14 Haltepunkte à 116 Abfahrten => \sum 1'624 Abfahrten à 1 ÖV-Punkt => \sum 1'624 ÖV-Punkte; Preisstand 2021: ca. 395 Fr je ÖV-Punkt – Tendenz steigend)
- **Jährliche ÖV-Kostenbeiträge der Gem. Köniz an den Kanton aufgrund Angebotsdichte: ca. 0.41 Mio Fr/J**
(Herleitung: Mo-Do 116 Kurspaare => 9 Haltepunkte à 116 Abfahrten => \sum 1'044 Abfahrten à 1 ÖV-Punkt => \sum 1'044 ÖV-Punkte; Preisstand 2023: 395 Fr je ÖV-Punkt – Tendenz steigend)
- **Fahrzeugbedarf: 6 Fzg in HVZ; 4 Fzg in Zwischenzeiten Mo-Fr und täglich bis 22h; 3 Fzg ab 22h**

OPTION Linienfusion: Bern Bhf – Köniz Weiermatt via Munzinger (DGB; noch ohne Durchbindung Ostring)

- Annahme bez. Haltestellen: Bern Bhf / Hirschengraben / Kocherpark / KV (nur stadteinwärts) / Brunnhof / Cäcilienstrasse / Pestalozzi_Munzinger (-> Z'slegung wegen sehr kleiner Haltestellenabstände) / Fischermätteli / Hardegg Vidmar / Neumattweg / Thomasweg / Neuhausplatz / Sägestrasse / Köniz Weiermatt
- **6'-Takt in HVZ (Mo-Fr je ca. 5 Std); 7.5'-Takt in Zwischenzeiten Mo-Fr und täglich bis 20h; 10'-Takt von 20-22h; 15'-Takt ab 22h** (Fahrzeit: HVZ 17', Schwachlastzeiten 15')
- **Jährliche ÖV-Kostenbeiträge der Stadt Bern an den Kanton aufgrund Angebotsdichte: ca. 0.92 Mio Fr/J**
(Herleitung: Mo-Do 145 Kurspaare => 16 Haltepunkte à 145 Abfahrten => \sum 2'320 Abfahrten à 1 ÖV-Punkt => \sum 2'320 ÖV-Punkte; Preisstand 2023: 395 Fr je ÖV-Punkt – Tendenz steigend)
- **Jährliche ÖV-Kostenbeiträge der Gemeinde Köniz an den Kanton aufgrund Angebotsdichte: ca. 0.52 Mio Fr/J**
(Herleitung: Mo-Do 145 Kurspaare => 9 Haltepunkte à 145 Abfahrten => \sum 1'305 Abfahrten à 1 ÖV-Punkt => \sum 1'305 ÖV-Punkte; Preisstand 2023: 395 Fr je ÖV-Punkt – Tendenz steigend)
- **Fahrzeugbedarf: 6 Fzg in HVZ; 5 Fzg in Zwischenzeiten Mo-Fr und täglich bis 20h; 4 Fzg 20-22h; 3 Fzg ab 22h**

	IST BernBhf – Fi.mätteli	IST BernBhf – Köniz Wei	Σ IST-Zustand	OPTION Linienfusion
Takt / Fzg-Bedarf Mo-Fr HVZ	10' ; 3 Fzg (Tram)	7.5' ; 6 Fzg (Bus)	9 Fzg (3T + 6B)	6' ; 7 Fzg (Bus)
Takt / Fzg-Bedarf Mo-Fr ZZ	10' ; 3 Fzg (Tram)	10' ; 4 Fzg (Bus)	7 Fzg (3T + 4B)	7.5' ; 6 Fzg (Bus)
Takt / Fzg-Bedarf Sa tagsüber	10' ; 3 Fzg (Tram)	10' ; 4 Fzg (Bus)	7 Fzg (3T + 4B)	7.5' ; 6 Fzg (Bus)
Takt / Fzg-Bedarf So tagsüber	15' ; 2 Fzg (Tram)	10' ; 4 Fzg (Bus)	6 Fzg (2T + 4B)	7.5' ; 5 Fzg (Bus)
Takt / Fzg-Bedarf 21-22h	15' ; 2 Fzg (Tram)	10' ; 4 Fzg (Bus)	6 Fzg (2T + 4B)	10' ; 4 Fzg (Bus)
Takt / Fzg-Bedarf >22h	15' ; 2 Fzg (Tram)	15' ; 3 Fzg (Bus)	5 Fzg (2T + 3B)	15' ; 3 Fzg (Bus)
ÖV-Kosten für Stadt Bern	~ 0.96 Mio Fr/Jahr	~ 0.64 Mio Fr/Jahr	~ 1.60 Mio Fr/J	~ 0.92 Mio Fr/Jahr
ÖV-Kosten für Gem. Köniz	—	~ 0.41 Mio Fr/Jahr	~ 0.41 Mio Fr/J	~ 0.52 Mio Fr/Jahr

=> Trotz attraktiverem Taktangebot sind bei einer Linienfusion in den HVZ und abends jeweils 2 Fahrzeuge weniger (-3 Tram; +1 Bus) resp. zu den übrigen Betriebszeiten jeweils 1 Fahrzeug weniger (-3 Tram; +2 Bus) im Einsatz als im Ist-Zustand -> Einsparung Betriebskosten mindestens 1.5 Mio Fr/Jahr. Erhebliche zusätzliche Einsparungen bei Durchbindung in den Ostring gemäss skizzierter Übergangslösung ca. 2030-2045.