

Tramlinienast Bern Bahnhof - Fischermätteli

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)
- 2011 Mehrere Monate Busersatzbetrieb auf dem Linienast Fischermätteli (wegen Anwohner-Beschwerden über die lauten „Quietschtram“ wurde das "Blaue Bähnli" (Schindler-Tramzüge) mit neuen Rädern und die Kurven mit Schmieranlagen ausgerüstet)
- 2011 Vorprojekt Gleis- und Strassensanierung Fischermätteli: Kostenschätzung 19.8 Mio Fr (+/-30%)
- 2013 **RKBM-Studie "Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept" empfiehlt 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.

Zitate aus der 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 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.

- 2014 Stadtrat erklärt Postulat der Fraktion SP "Tram-Ast Fischermätteli muss bleiben" erheblich

Linien-Kennziffern

- **Angebot seit der Taktverdünnung 2011:**
 - Mo-Sa bis ca. 21h15: 10'-Takt
 - Mo-Sa nach ca. 21h15 sowie So ganztags: 15'-Takt
 - > Mo-Do: Σ 107 Kurspaare (= Basis für Überprüfung der Zielerfüllung gemäss Kantonalen Angebotsverordnung AGV)
- **Ø Werktagsverkehr (1. Quartal) im stärksten Linienabschnitt (Hirschengraben – Kocherpark):**
 - 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
 - > Die Zielvorgabe gemäss AGV (übers ganze Jahr Ø mind. 40 P/Kurs) wird deutlich verfehlt
- **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
- **Ø Spitzenstundenbelastung (1. Quartal) im stärksten Linienabschnitt (Hirschengraben – Kocherpark):**
 - 2012: 414 P -> Ø 69 P/Kurs (bei max. Transportkapazität 160-240 P/Kurs je nach Tramtyp)
 - 2017: 413 P -> Ø 69 P/Kurs
 - 2018: 446 P -> Ø 74 P/Kurs
 - 2019: 382 P -> Ø 64 P/Kurs
- **Kostendeckungsgrad:** Die Zielvorgabe gemäss AGV (mind. 50% KDG) wird auf der Linie 6 nur dank des deutlich stärkeren Linienastes Worb erreicht