

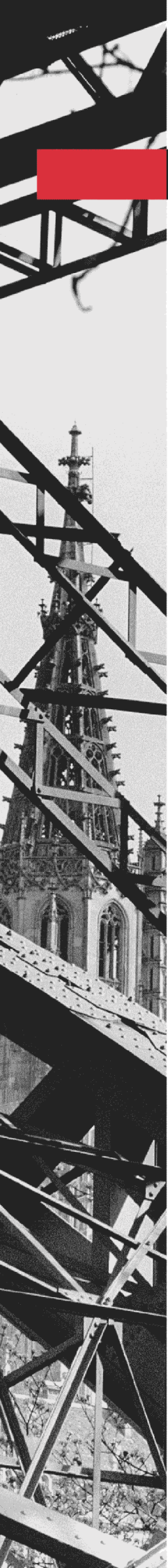


Stadt Bern

Direktion für Tiefbau  
Verkehr und Stadtgrün

# Gesamtsanierung Strassen- raum Brunnhof–Fischerstät- teli: Ausführungskredit

Fachbericht mit ergänzenden Informationen zuhan-  
den des Stadtparlaments, erarbeitet im Auftrag des  
Gemeinderats



## **Impressum**

Datum 25. April 2024  
Verfassende/Mitarbeit Stadt Bern, Tiefbauamt  
Stadt Bern, Fachstelle öffentlicher Verkehr  
Stadt Bern, Verkehrsplanung  
BERNMOBIL  
INFRAS

## Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	4
1 Ausgangslage .....	8
2 Anforderungen an die ÖV-Verbindung in das Fischermätteli-Quartier .....	12
2.1 Fahrgastaufkommen heute und morgen .....	12
2.2 Warum es im ÖV-Netz auf das Fischermätteli-Tram ankommt .....	17
3 Die Situation für den Veloverkehr .....	22
4 Prüfauftrag der PVS: Alternative Velorouten? .....	26
5 Prüfaufträge der PVS: Busvarianten anstelle einer Tramlösung? .....	28
5.1 Annahmen.....	28
5.2 Variante 1: Radiallinie Bern Bahnhof–Fischermätteli .....	30
5.3 Variante 2: Durchbindung mit Buslinie 21 Bern Bahnhof–Bremgarten .....	31
5.4 Variante 3: Durchbindung mit der Linie 12 Bern Bahnhof–Zentrum Paul Klee ...	33
5.5 Variante 4: Umleitung der Buslinie 17 an Stelle der Tramlinie 6 (Prüfauftrag 2) .	34
5.6 Infrastruktur-Kosten.....	35
5.7 Vor- und Nachteile einer Buslösung im Vergleich zur geplanten Tramlösung ....	36
6 Fazit: Tram oder Bus auf der Linie 6? .....	38
7 Stellungnahme des Amtes für öffentlicher Verkehr und Verkehrskoordination das Kantons Bern (AÖV) .....	40
8 Stellungnahme Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) .....	41
ANHÄNGE .....	42
(1) Begriffe und Abkürzungen .....	42
(2) Kurzchronologie .....	44

# Zusammenfassung

## **Ausgangslage**

Mit Beschluss vom 19. Mai 2021 beantragte der Gemeinderat dem Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigten der Stadt Bern einen Ausführungskredit von 14,6 Mio. Franken für den Gleisersatz Brunnhof–Fischermätteli der Tramlinie 6. Die vorberatende Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) befasste sich am 3. Juni 2021 mit der Vorlage und beantragte dem Stadtrat, das Geschäft an den Gemeinderat zurückzuweisen und diesen mit der Prüfung zweier Fragenkomplexe zu beauftragen:

- *Fragenkomplex 1:* Kann eine alternative Veloroute auf der ganzen Strecke eingeführt werden?
- *Fragenkomplex 2:* Kann die Tramlinie 6 vom Bahnhof ins Fischermätteli durch einen Busbetrieb ersetzt werden? Ist es insbesondere möglich, die Tramlinie durch die Buslinie 17 mit veränderter Linienführung zu ersetzen?

Um dem Stadtrat eine differenzierte Entscheidungsgrundlage zu ermöglichen, ging die zuständige Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) den von der Kommission PVS aufgeworfenen Fragen zusammen mit den involvierten städtischen Fachstellen, mit BERNMOBIL sowie mit dem Kanton und der Region nach und hielt die Erkenntnisse in einem Fachbericht fest. Weil der Kanton parallel dazu ankündigte, dass er das geltende Gesamtverkehrsmodell (GVM) aus dem Jahr 2015 aktualisieren werde, dessen Verkehrsprognosen eine wichtige Grundlage für die Beantwortung der Prüfaufträge bilden, verzögerte sich der Fachbericht. Das neue GVM erschien im März 2023, anschliessend konnte der Fachbericht erstellt werden.

## **Zum Fragenkomplex 1 (Auswirkungen auf den Veloverkehr)**

### *Auswirkungen auf den Veloverkehr*

Das geplante Projekt bringt für den Veloverkehr zwar punktuelle Verbesserungen. Trotz dieser Verbesserungen ist unbestritten, dass aufgrund der engen Platzverhältnisse teilweise keine wirklich befriedigende Situation für den Veloverkehr geschaffen werden kann. Dies gilt insbesondere für den Abschnitt Schwarztorstrasse-Cäcilienstrasse der Brunnmattstrasse und für die Pestalozzistrasse.

Zu beachten ist, dass der für den Veloverkehr besonders kritische Abschnitt der Brunnmattstrasse gemäss Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern abgesehen davon, dass es Teil des Schulwegnetzes ist, nur untergeordnete Bedeutung hat. Die Achse dient vorab der lokalen Erschliessung. Der zahlenmässig weitaus bedeutendere Velodurchgangsverkehr findet schon heute andere Wege und nutzt primär die Velohaupttrouten wie die Köniz- und die Schwarzenburgstrasse – auf diesen Strecken sind deutlich mehr Velofahrerinnen und Velofahrer unterwegs als auf dem vorliegend angesprochenen Abschnitt. Als Querrichtung (Fischermätteli – Schwarzenburgstrasse/Eigerplatz) dient primär die Lentulusstrasse als Veloroute, untergeordnet die Cäcilienstrasse. Somit verbleibt auf der Brunnmattstrasse (Schwarztorstrasse – Cäcilienplatz) lediglich der Veloverkehr Richtung Inselareal sowie ein Teil des Veloverkehrs Richtung Innenstadt, der aus topographischen Gründen diese Route wählt.

Mit einer Buslösung könnten zwar die erwähnten Nachteile teilweise eliminiert werden. Wegen dem engen Strassenraum würden aber auch beim Busbetrieb gewisse Schwierigkeiten bzw. Gefahren für den Veloverkehr fortbestehen. Hinzu kommt, dass die Vorteile für den Veloverkehr im Fischermätteliquartier, die nur einer geringen Zahl von Velofahrenden zugutekommen würden,

durch Nachteile für eine deutlich höhere Anzahl Velofahrende beim Hirschengraben «erkauft» würden: Die dort in beiden Richtungen verlaufende Velohauptroute würde bei einem Busbetrieb durch die (neu) aus Richtung Osten wendenden Trams und die zusätzlichen Busse der Linie 6 stark beeinträchtigt. Tangiert wäre dadurch insbesondere die Verkehrssicherheit.

#### *Alternative Velorouten*

Für den gesamten Projektperimeter sind alternative Velorouten gesucht worden. Velofahrende, welche die ganze Achse zwischen Schwarztorstrasse und Weissensteinstrasse befahren, benutzen, wie gesagt, bereits heute die Könizstrasse als alternative Veloroute; dies haben auch Erhebungen gezeigt. Eine alternative Route konnte hingegen für Velofahrende im Quartier auf dem Teilstück zwischen Cäcilienplatz und Weissensteinstrasse abseits der Tramschienen gefunden werden (Brunnmattstrasse); sie soll neu als Veloroute signalisiert werden. Damit kann – via Querung Weissensteinstrasse und Eisenbahnunterführung – auch das Eisenbahnerquartier erschlossen werden. Dagegen erlaubt zwischen Schwarztorstrasse und Cäcilienplatz die Anordnung der Strassen und Wege keine sinnvolle alternative Veloroute. Lange Umwege wären die Folge.

### **Zum Fragenkomplex 2 (Tram- oder Buslinie)**

#### *Grundlagen und aktuelle Entwicklungen*

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland hat im Dezember 2020 die ÖV-Netzstrategie für die Kernagglomeration verabschiedet, welche die angestrebte Struktur des Hauptliniennetzes für den Zeithorizont 2040 definiert. Für den Korridor Bern-West/Fischermätteli sieht die Netzstrategie den Weiterbetrieb als Tramlinie vor, damit – nach der Realisierung von Tram Bern-Ostermundigen - am Bahnhof die Durchbindung aller Tramlinien ermöglicht werden kann und dort keine Tramlinie mehr wenden muss. Würde der Fischermätteli-Ast auf Busbetrieb umgestellt, müssten ab Inbetriebnahme von Tram Bern-Ostermundigen alle Tramkompositionen einer östlichen Linie am Bahnhof wenden – verbunden mit den entsprechenden Nachteilen hinsichtlich Betrieb und Verkehrssicherheit insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs. In seinen bisherigen Beschlüssen hat sich auch der Kanton für die Beibehaltung des Trambetriebs ausgesprochen. Die Aufrechterhaltung des Trambetriebs ins Fischermätteli entspricht zudem der mehrfach bekräftigten Haltung des Quartiers.

Die ÖV-Netzstrategie 2040 beruht auf den Verkehrsprognosen des kantonalen Gesamtverkehrsmodells (GVM) aus dem Jahr 2015, welche ein starkes Wachstum insbesondere auch des öffentlichen Verkehrs voraussagten. Der Kanton Bern hat sein GVM inzwischen anhand neuer Daten aktualisiert. Die aktualisierte GVM-Prognose zeigt, dass der Verkehr in der Region Bern weiterhin wachsen wird, jedoch weniger schnell als noch im letzten GVM angenommen. Gestützt darauf ist auch die künftige Nachfrage auf dem Fischermätteli-Ast bescheidener einzuschätzen: War gestützt auf die GVM-Prognose von 2015 noch davon auszugehen, dass bei einem Busbetrieb auf der Linie 6 wegen der Nachfragezunahme mittelfristig zu den Hauptverkehrszeiten eine Verdichtung auf 7,5 Minuten notwendig werde, stimmt diese Aussage aus heutiger Sicht so nicht mehr. Die neue GVM-Prognose erlaubt für den Fischermätteli-Ast die Aussage, dass grundsätzlich auch im Busbetrieb längerfristig der 10-Minuten-Takt genügt. Diese Trendaussagen sind allerdings gemäss Kanton mit gewissen Unsicherheiten behaftet, da die Annahmen zur Mobilitätsentwicklung während der Covid-19 Pandemie getroffen wurden.

Der Stadtraum Bahnhof als zentrale Drehscheibe des städtischen Lebens ist steigenden und sich wandelnden Anforderungen unterworfen. Der Raum kann bereits heute die vielfältigen und intensiven Nutzungsbedürfnisse kaum noch bzw. nur noch ungenügend befriedigen. Der Gemeinderat ist deshalb bestrebt, auf lange Sicht zusätzliche Spielräume für die Weiterentwicklung des Stadt-

raums Bahnhof zu gewinnen. Er hat sich demzufolge im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zweite Tramachse Innenstadt klar für die Variante Bundesgasse–Kochergasse ausgesprochen mit dem Ziel, den Raum Bahnhof Bern stärker zu entlasten. Dieser Haltung steht jene des Bundes gegenüber, der vorab aus sicherheitstechnischen Gründen eine Tramachse durch die Bundesgasse dezidiert ablehnt. BERNMOBIL seinerseits bevorzugt die Variante Nägeligasse–Speichergasse, weil diese aus Sicht Fahrgast eine bessere Erschliessung und kurze Umsteigewege ermöglicht. Angesichts der unterschiedlichen Interessenlagen hat die Behördendelegation ZMB Zweite Tramachse im März 2024 beschlossen, zuerst auf politischer Ebene das Gespräch mit dem Bund zu suchen. Parallel dazu wird für jede der drei Varianten die technische Machbarkeit an den kritischen Stellen vertieft geprüft.

Grundsätzliche Überlegungen zur zukünftigen Gestaltung dieses Raums sind in einer Testplanung gemacht worden. Gestützt darauf hat der Gemeinderat im Februar 2024 Eckwerte festgelegt, welche in einem kommunalen Richtplan behördenverbindlich verankert werden sollen<sup>1</sup>. Künftige Projekte rund um den Bahnhof Bern werden auf dieses langfristige Zielbild auszurichten sein.

#### *Vorteile einer Tramlösung*

Eine Fortsetzung des Trambetriebs auf der Linie 6 Fischermätteli hätte aus fachlicher Sicht folgende Vorteile:

- Das Tramnetz kann nach der Eröffnung von Tram Ostermundigen mit fünf durchgebundenen Linien betrieben werden. Der Raum Bahnhof wird so von ÖV-Bewegungen entlastet, weil das heutige Wenden der Tramlinie 3 Weissenbühl wegfällt. Im Busbetrieb müsste die Fischermätteli-Linie 6 am Bahnhof wenden, zudem auch eine Tramlinie aus Osten. Dies wäre nicht nur betrieblich ein Nachteil, sondern insbesondere auch für den Veloverkehr beim Hirschengraben, wo eine stark frequentierte Velohauptroute in beiden Richtungen verläuft, mit starken Behinderungen und Gefährdungen verbunden.
- Den Fahrgästen mit Abgangs- oder Zielort Fischermätteli kann weiterhin eine Direktverbindung in die Altstadt und ins Kirchenfeld angeboten werden; das Quartier bleibt so attraktiv erschlossen.
- Sofern das Mattenhof- und Fischermätteli-Quartier weiterhin durch eine eigene Linie erschlossen werden soll, ist der Trambetrieb mittel- und langfristig die kostengünstigere Lösung.
- Da beim Tramprojekt die Kosten zwischen den Projektpartnern geteilt und Synergien genutzt werden können, fallen für die Stadt selber geringere Kosten als bei einer Buslösung an, bei dieser müssten die Kosten allein von der Stadt getragen werden.

#### *Vorteile einer Buslösung*

Eine Umstellung der Linie 6 auf Busbetrieb hätte folgende Vorteile:

- Durch den Rückbau der Tramgleise könnte auf der Pestalozzistrasse und auf der Brunnmattstrasse für Velofahrende eine bessere Situation geschaffen werden. Allerdings wird dieser Strassenabschnitt nur von relativ wenigen Velofahrenden benutzt, weil die Velohaupt-routen in diesem Gebiet über die Köniz-, die Schwarzenburg- und die Weissensteinstrasse führen.
- Je nach gewählter Busvariante könnte mittel- bis langfristig im Fischermätteli-Quartier ein dichter Fahrplankontakt angeboten werden.
- Die Investitionskosten für das Gesamtprojekt würden tiefer ausfallen; der Kostenanteil der Stadt wäre allerdings höher als bei der Tramlösung.

---

<sup>1</sup> Vgl. dazu die [Unterlagen zur Medienkonferenz vom 27.2.2024](#)

- Wird auf eine eigene Linie zur Erschliessung des Mattenhof- und Fischermätteli-Quartiers verzichtet und die Linienführung der Buslinie 17 entsprechend verlegt, so resultieren tiefere Betriebskosten. Diese Variante wird vom Kanton negativ beurteilt, da die regional bedeutende Verbindung von Schwarzenburg - Köniz nach Loryplatz/Inselareal dadurch an Attraktivität einbüßen würde.

### **Fazit**

Die getätigten Abklärungen zeigen, dass eine ausreichende Erschliessung des Fischermätteli-Quartiers aus heutiger Optik grundsätzlich auch mit einem Busbetrieb gewährleistet werden könnte. Sofern die aktualisierten Prognosen des kantonalen GVM sich bestätigen, wird dies auch mittel- bis langfristig der Fall sein. Mit einer solchen Buslösung wären auf Teilabschnitten der Tramstrecke zweifellos Vorteile für den Veloverkehr verbunden.

Die Abklärungen zeigen jedoch auch, dass das Tram gegenüber dem Bus auf der Linie 6 nach wie vor grosse Vorteile aufweist – sei es aus Sicht der ÖV-Kund\*innen und des Quartiers sowie mit Blick auf eine möglichst gering zu haltende Belastung des Stadtraums Bahnhof durch zusätzliche Wendemanöver von Tram und Bus. Hinzu kommt, dass der Streckenabschnitt, der für den Veloverkehr im Trambetrieb Nachteile aufweist, nicht eine stark frequentierte Velohauptroute darstellt, die Buslösung ebenfalls keine hochwertige Velosituation ermöglichen würde und diese Lösung zudem rund um den Bahnhof zu wesentlichen Nachteilen auf einer stark frequentierten Velohauptroute führen würde.

Folgendes kommt hinzu: Ob langfristig eine Tram- oder eine Buslösung die beste Lösung für die Erschliessung des Fischermätteli-Quartiers sein wird, lässt sich aus heutiger Optik nicht abschliessend beurteilen. Zum einen sind die aktualisierten GVM-Prognosen mit gewissen Unsicherheiten behaftet. Zum anderen stehen im Raum Bahnhof grosse Fragen vor der Klärung, was kurzfristig nicht möglich ist. Aus fachlicher Sicht wäre daher nicht verantwortbar, sich nun für eine Buslösung zu entscheiden und die vorhandene Traminfrastruktur definitiv aus dem Strassenraum zu entfernen. Aus einer Gesamtsicht stellt somit zumindest für die Zeitspanne bis zum nächsten fälligen Gleisersatz – im Falle der Tramlinie Fischermätteli ist erfahrungsgemäss je nach Abschnitt mit einer Zeitdauer von rund 20-25 Jahren zu rechnen – die Tramlösung die richtige Lösung dar.

### **Einschätzung Kanton und Region**

Die Einschätzung des Fachberichts stimmt überein mit der Haltung des Kantons als Besteller des öffentlichen Verkehrs und jener der Region Bern-Mittelland als Planungsverantwortliche für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr.

# 1 Ausgangslage

Die Gleisanlagen und Fahrleitungen der Tramlinie 6 zwischen Effingerstrasse und der Endstation Fischermätteli müssen altersbedingt erneuert werden. Gleichzeitig wird die Gleisgeometrie angepasst: Verschiedene Abschnitte der Tramstrecke sind heute aufgrund des zu geringen Gleisachsabstandes mit einem Kreuzungsverbot Tram/Tram belegt, an anderen Stellen müssen zwei sich begegnende Trams die Geschwindigkeit reduzieren. Bei Begegnungen zwischen einem stadteinwärts fahrenden Tram und einem Lastwagen muss letzterer teilweise auf das Trottoir ausweichen, da die Gleise exzentrisch im Strassenraum liegen. Mit dem vorliegenden Projekt ist eine Verbreiterung der Gleisachsabstände geplant, wie dies die vom Bundesamt für Verkehr genehmigten Projektierungsrichtlinien von BERNMOBIL festlegen.<sup>2</sup> Im Zuge der Arbeiten von BERNMOBIL passt die Stadt Bern die Haltestellen im Projektperimeter den Vorgaben des Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) an, erneuert die Lichtsignalanlagen und saniert diverse Werkleitungen. Die städtischen Siedlungsentwässerungsanlagen müssen ebenfalls ersetzt werden, zudem erneuert Energie Wasser Bern (ewb) die öffentliche Beleuchtung sowie einzelne Elektroanlagen. Schliesslich sollen auch Verbesserungen zugunsten der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität und des Stadtklimas umgesetzt werden. Für den städtischen Anteil an den Projektierungskosten sprach der Stadtrat 2018 einen Kredit von 1,0 Mio. Franken.

Aufgrund der zahlreichen Bedürfnisse wurde für den ganzen Abschnitt zwischen der Kreuzung Effinger-/Brunnmattstrasse und der Endstation Fischermätteli ein Gesamtanierungsprojekt erarbeitet. Die Bauherrngemeinschaft für das Projekt Gleisersatz Brunnhof–Fischermätteli bilden BERNMOBIL, Energie Wasser Bern, das Tiefbauamt Kanton Bern (Strasseneigentümer Weissensteinstrasse) sowie die Stadt Bern (Tiefbauamt TAB).

Im Mai 2021 verabschiedete der Gemeinderat zuhanden des Stadtrats und der Stimmberechtigten einen Ausführungskredit von 14,6 Mio. Franken für die Gleissanierung Brunnmatt Fischermätteli. Der Betrag stellte den städtischen Anteil an den Gesamtkosten von 42,6 Mio. Franken (inkl. MwSt., +/-10%) dar. Die vorberatende Kommission des Stadtrats, die Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS), sprach sich an ihrer Sitzung vom 3. Juni 2021 für eine Rückweisung des Geschäfts aus und informierte die Öffentlichkeit am 7. Juni mit einer Medienmitteilung<sup>3</sup> darüber. Die PVS beantragte dem Stadtrat, das Geschäft an den Gemeinderat zurückzuweisen – mit der Auflage, der Gemeinderat solle prüfen, ob die Tramlinie 6 vom Bahnhof zum Fischermätteli durch einen Busbetrieb ersetzt werden kann, ob die Tramlinie durch eine Umleitung und Verdichtung der Buslinie 17 (Bern Bahnhof–Köniz Weiermatt) ersetzt werden kann und ob eine alternative, gut ausgestattete und ausgeschilderte Veloroute auf der ganzen Strecke eingeführt werden kann. Die Kommission bemängelte insbesondere, das Geschäft bringe dem Veloverkehr – unter anderem wegen der neuen Lichtraumprofile und der beschränkten Platzverhältnisse – mehr Nachteile als Vorteile: Die Tramschienen an den Haltestellen bürden eine höhere Unfallgefahr, und die Standards des Masterplans Veloverkehr könnten nur punktuell umgesetzt werden. Kritisiert wurde von der PVS zudem, die nötige Auslastung der Tramlinie sei nicht gegeben.

Um dem Stadtrat eine differenzierte Entscheidungsgrundlage zu ermöglichen, ging die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) – in Abstimmung mit dem Gemeinderat – den von der PVS aufgeworfenen Fragen nach. Weil der Kanton parallel zur Erarbeitung dieses Berichts ankündigte, dass er das geltende Gesamtverkehrsmodell (GVM) aus dem Jahr 2015 aktualisieren

<sup>2</sup> Die Gleisachsabstände sind in den Projektierungsrichtlinien seit 2010 für das Tramnetz von BERNMOBIL verbindlich festgelegt.

<sup>3</sup> [https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell\\_stadtrat/pvs-beantragt-dem-stadtrat-die-rueckweisung-des-ausfuehrungskredits-zum-gleisersatz-brunnhof-fischermaetteli](https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_stadtrat/pvs-beantragt-dem-stadtrat-die-rueckweisung-des-ausfuehrungskredits-zum-gleisersatz-brunnhof-fischermaetteli)



werde, dessen Verkehrsprognosen eine wichtige Grundlage für die Beantwortung der Fragen der Kommission PVS bilden, verzögerte sich die Finalisierung des Fachberichts. Das neue GVM wurde Ende März 2023 vom Kanton publiziert, gestützt darauf wurde der vorliegende Bericht fertiggestellt.

### **Tram oder Bus ins Fischermätteli? Eine alte Diskussion**

Die Diskussion, ob die Strecke Bahnhof–Fischermätteli der Linie 6 durch ein Tram oder einen Bus betrieben werden soll, ist nicht neu. Sie wurde in den vergangenen Jahren zwischen Kanton, Region und Stadt geführt und mündete aufgrund verschiedener Entwicklungen und Abklärungen im Befund, dass es das Tram braucht. Im Folgenden ein kurzer Abriss, wie es dazu kam.

Der Kanton Bern als Besteller und Finanzierer des ÖV-Angebots wollte 2012 im Kontext des Projekts Tram Region Bern prüfen, ob der Fischermätteli-Ast weiterhin mit einem Tram erschlossen werden soll. Er regte deshalb an, das 2012 unter Federführung der Stadt Bern erarbeitete Vorprojekt für den Ersatz der Gleisanlage zu sistieren und zuerst ein Regionales Tramkonzept zu erstellen. Im Zentrum der Untersuchung stand die neue Netzkonstellation mit einer durchgebundenen Tramlinie 10. Die durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) erarbeitete Studie kam 2013 zum Schluss, ein Busbetrieb auf der Fischermätteli-Linie sei zweckmässiger: Für das prognostizierte Fahrgastaufkommen genüge mittelfristig ein Gelenkbus, bei steigender Nachfrage seien Massnahmen zur Entlastung der Spitzenstunden zu treffen. Die Stadt Bern hatte in der Mitwirkung Vorbehalte geäussert. Der Gemeinderat sprach sich für einen Weiterbetrieb des Asts Fischermätteli als Tramlinie aus. Er schlug vor, Optionen zur Verlängerung der Linie Richtung Köniz und Richtung Ausserholligen zu prüfen, um das Nachfragepotenzial zu erhöhen. Auch im Stadtparlament regte sich Opposition gegen eine Buslösung. Am 14. August 2014 erklärte der Stadtrat ein Postulat der Fraktion SP (Peter Marbet/Fuat Köçer) mit dem Titel «Tram-Ast Fischermätteli (Linie 6) muss bleiben» mit 44 zu 15 Stimmen erheblich.

Am 28. September 2014 folgte der Urnenentscheid zum Tram Region Bern. Die Vorlage hatte zum Ziel, die sehr stark ausgelastete Buslinie 10, die von Köniz nach Ostermundigen führt, durch ein Tram zu ersetzen. Während die Mehrheit der Stadtberner Stimmberechtigten klar zustimmte, lehnten die Abstimmenden der Gemeinden Köniz und Ostermundigen das Vorhaben ab. Mit dem Volksverdikt veränderte sich die Ausgangslage für die Weiterentwicklung des Tramnetzes erheblich. Der Kanton, die RKBM und die Stadt Bern kamen überein, mit dem Entscheid über Bus oder Tram auf dem Fischermätteli-Ast zuzuwarten. Stattdessen hatten unter anderem Abklärungen zur Kapazitätsverbesserung auf der Buslinie 10 Priorität.

### **Erkenntnis der Diskussion: Vorteil Tram**

Im Prüfungsbericht vom 2. August 2015 zum oben erwähnten Postulat Marbet/Köçer bekräftigte der Gemeinderat nochmals seine Haltung zum Fischermätteli-Tram. Er schrieb: *«Grundsätzlich können die Quartiere Mattenhof und Fischermätteli entlang der Linie 6 sowohl im Tram- als auch im Busbetrieb erschlossen werden. Da aber die nötige Infrastruktur bereits besteht und auch die Variante Busbetrieb wegen dem Rückbau der Gleisinfrastruktur für Stadt und Kanton mit erheblichen Infrastrukturkosten verbunden ist, ist es aus Sicht der Stadt Bern sinnvoll, den Ast Fischermätteli weiter als Tramlinie zu betreiben. Schliesslich sollte angesichts der möglichen übergeordneten Entwicklungen im Tramnetz zum heutigen Zeitpunkt ein möglichst grosser Entwicklungsspielraum zur Schaffung von durchgebundenen Linien erhalten bleiben.»* Zur gleichen Zeit, im Sommer 2015, stellten sich die betroffenen Quartiere Fischermätteli und Holligen hinter das Tram. Eine bei der Stadt eingereichte Petition mit rund 1'200 Unterschriften forderte den Erhalt der Tramlinie Fischermätteli.

2016 bestätigte das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern das Tram als das geeignete Verkehrsmittel für den Ast Fischermätteli, da dadurch nach Inbetriebnahme des Trams Ostermundigen fünf Durchmesserlinien geschaffen werden können. Er gab damit grünes Licht für die Wiederaufnahme des Gleissanierungsprojekts. Das 2012 auf Eis gelegte Vorprojekt wurde aktualisiert, danach wurde ein Bauprojekt ausgearbeitet. Die nötigen Geldmittel seitens der Stadt Bern genehmigte der Stadtrat am 1. März 2018 (SRB Nr. 2018-100): Er hiess die Erhöhung des Projektierungskredits auf 1,0 Mio. Franken einstimmig gut. Im Beschluss des Grossen Rats vom 9. März 2021 über das Angebot für den öffentlichen Verkehr in den Fahrplanperioden bis 2025 ist der Ast Fischermätteli der Tramlinie 6 enthalten.

Ab 2018 überarbeitete die Regionalkonferenz Bern-Mittelland ihr einstiges Tramkonzept und legte am 9. September 2020 die «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern» vor, welche das ÖV-Angebot auf den Hauptlinien für den Zeithorizont 2040 aufzeigt.<sup>4</sup> Basis der neuen Strategie bildeten die relevanten politischen Entscheide, insbesondere das Vorhaben Tram Bern-Ostermundigen, dem die beiden Gemeinden und der Kanton Bern an der Urne zugestimmt hatten. Davon ausgehend definierte die RKBM einen ersten, kurzfristig erreichbaren Zwischenzustand, bei dem das Tramnetz mit Tram Bern-Ostermundigen und der Tramlinie Fischermätteli fünf durchgebundene Linien aufweist, wodurch sich der Fahrgastnutzen des Tramnetzes deutlich erhöht.

Die ÖV-Netzstrategie wurde nach durchgeführter Mitwirkung am 10. Dezember 2020 von der Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland einstimmig verabschiedet. Sie bildet somit den Konsens der für den ÖV zuständigen Planungspartner der Kernagglomeration Bern ab und wird auch von der Stadt Bern mitgetragen. Die gemeinderätliche Stellungnahme im Rahmen der Mitwirkung stützte sich unter anderem auf die Stellungnahmen der Quartierorganisationen.

### **Quartierorganisation unterstützt Tramlösung**

Die Quartierorganisation steht weiterhin hinter dem Gleissanierungsprojekt: Nach Bekanntwerden des abschlägigen PVS-Entscheids zum Gleisersatz der Tramlinie 6 meldete sich die Quartierkommission des Stadtteils 3 (QM3) öffentlich zu Wort. Sie stellte sich in einer Medienmitteilung am 30. Juni 2021 gegen die Umstellung auf den Bus, zumal diese schon mehrfach geprüft worden sei. Die QM3 schreibt: «*Nach intensiven Diskussionen und Gesprächen auch mit der Bevölkerung im Stadtteil 3 sind die QM3-Delegierten zum Schluss gelangt, dass das vorgeschlagene Projekt dem Stadtteil 3 und seiner Entwicklung gerecht wird. Die QM3 unterstützt dieses vollumfänglich.*» Das Tramprojekt solle rasch umgesetzt werden. Zugleich ist aber auch die Quartierkommission der Meinung, die Tramstrecke sei für den Veloverkehr wegen der engen Verhältnisse «*nicht geeignet*». Für Velofahrende solle «*eine alternative Route*» gesucht werden (zur Velofrage siehe Kapitel 3 und 4).

### **Ausgangslage. Das Wichtigste in Kürze:**

- Kanton, Stadt und Region Bern führten seit 2012 eine vertiefte Diskussion darüber, ob das Fischermätteli-Tram durch einen Bus ersetzt werden soll. Sie sind sich heute darüber einig, dass die Linie Fischermätteli auf absehbare Zeit hin weiterhin mit Tram zu betreiben ist, weil so das Tramnetz nach der Inbetriebnahme von Tram Bern-Ostermundigen mit fünf durchgebundenen Linien betrieben werden kann, was den Fahrgästen einen erheblichen Zusatznutzen bietet.

---

<sup>4</sup> Eine Synthese der Netzstrategie ist hier nachzulesen: [https://www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/projekte/netzstrategie\\_oev/201202\\_Netzstrategie-OeV-Synthesebericht.pdf](https://www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/projekte/netzstrategie_oev/201202_Netzstrategie-OeV-Synthesebericht.pdf)

- Die von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland in breiter Mitwirkung erarbeitete und Ende 2020 genehmigte Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern sieht deshalb für das Fischermätteli einen Tramast vor. Die Stadt Bern trägt diese Gesamtstrategie mit.
- Der Stadtrat sprach sich 2014 in einem erheblich erklärten Postulat klar für den Erhalt der Tramlinie 6 aus.
- Eine Petition mit 1'200 Unterschriften aus dem Fischermätteli-Quartier forderte 2015 den Erhalt der Tramlinie 6. Das betroffene Quartier befürwortet auch heute eine Tramlösung.

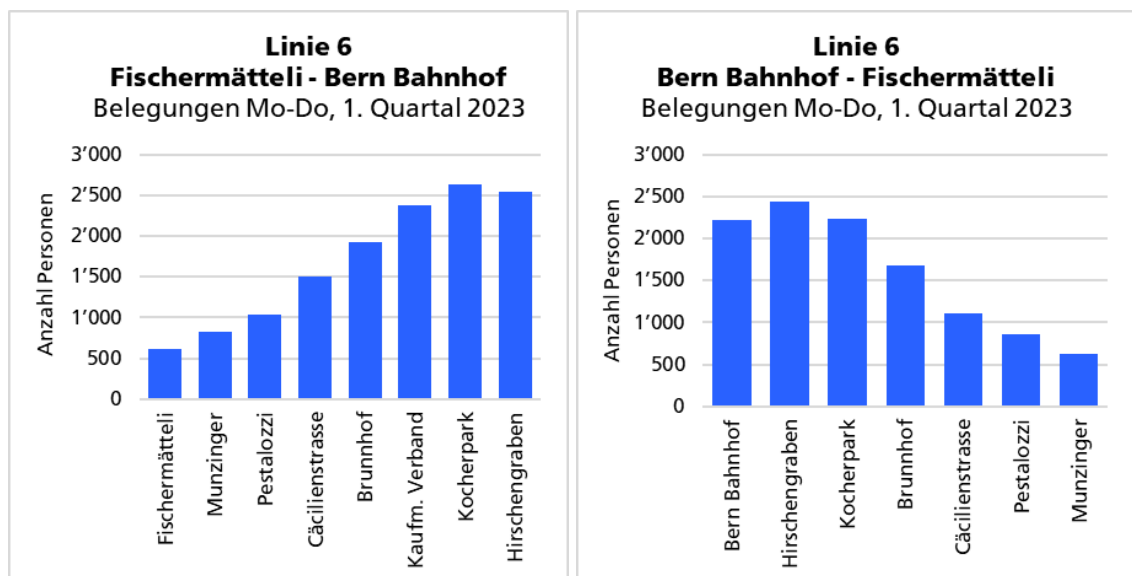
## 2 Anforderungen an die ÖV-Verbindung in das Fischermätteli-Quartier

### 2.1 Fahrgastaufkommen heute und morgen

Ein wichtiges Beurteilungskriterium für die Frage des richtigen Verkehrsmittels ist das Fahrgastaufkommen auf dem Fischermätteli-Ast selbst. Der massgebliche Querschnitt zur Dimensionierung des Angebots ist dabei aber nicht der vom Sanierungsprojekt betroffene Streckenteil zwischen Brunnhof und Fischermätteli, sondern der Abschnitt zwischen den Haltestellen Brunnhof/Kaufmännischer Verband und Hirschengraben. Dort wird die mit Abstand höchste Anzahl Fahrgäste verzeichnet. Details zum Fahrgastaufkommen finden sich in den nachfolgenden Tabellen.

#### Aktuelles Fahrgastaufkommen

Während die Tramlinie 6 zwischen Brunnhof und Cäcilienstrasse – innerhalb des Projektperimeters der Abschnitt mit der höchsten Belegung – pro Tag knapp 3'200 Personen transportiert, sind es zwischen Kocherpark und Hirschengraben rund 5'000 Personen (jeweils total in beide Fahrrichtungen)<sup>5</sup>.



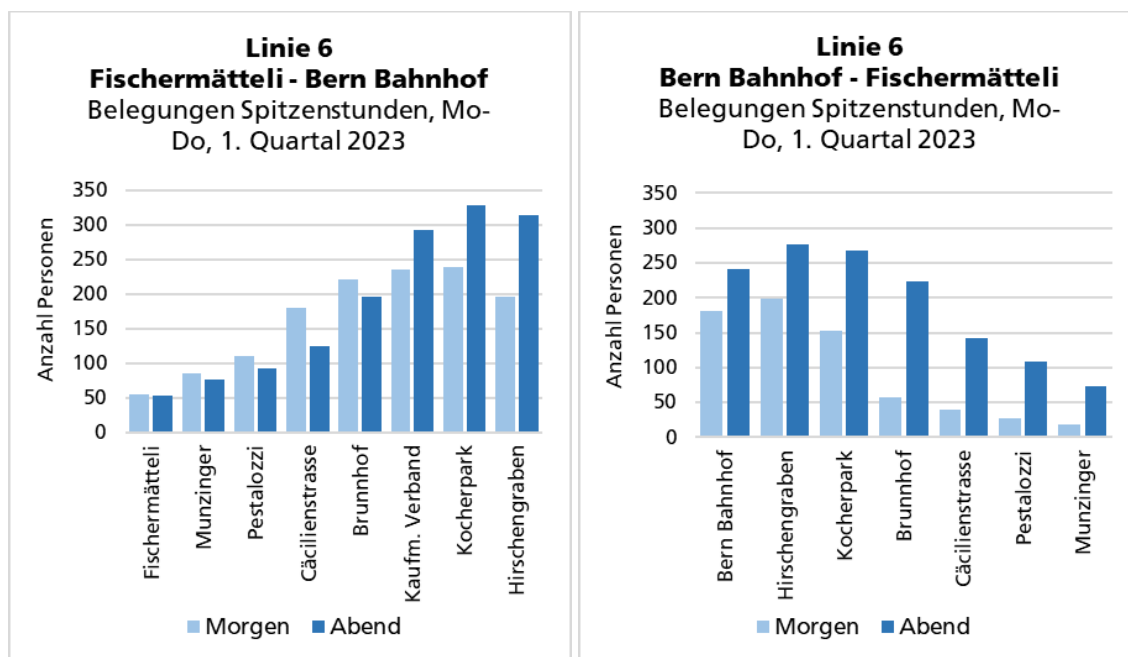
Belegungen pro Tag Linie 6, Mo-Do, 1. Quartal 2023

In der abendlichen Spitzenstunde nutzen stadtauswärts zwischen Hirschengraben und Kocherpark knapp 330 Personen das Fischermätteli-Tram. Dieses Fahrgastaufkommen liesse sich auch mit einem Gelenkbus im 10-Minuten-Takt abwickeln.<sup>6</sup> In diesem Fall würde die Auslastung maximal 73 Prozent erreichen, was über das gesamte BERNMOBIL-Netz gesehen ein durchschnittlicher und damit hinsichtlich Fahrgastkomfort akzeptabler Wert wäre<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Betrieb im 10-Minutentakt

<sup>6</sup> Die Kapazität eines Gelenkbusbetriebs im 10-Minuten-Takt beträgt 450 Personen (alle Sitzplätze belegt und Auslastung der Stehplatzfläche mit 2 Personen pro Quadratmeter).

<sup>7</sup> Erst ab einer Auslastung von rund 85 Prozent – über eine ganze Stunde gerechnet – sind einzelne Kurse erfahrungsgemäss überlastet, so dass Fahrplanstabilität und Fahrgastkomfort leiden.



Belegung in den Spitzenstunden Linie 6, Mo-Do, 1. Quartal 2023

### Prognostiziertes Fahrgastaufkommen für 2040

Die nachfolgenden Ausführungen zu den Nachfrageprognosen basieren auf dem aktuellen Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern (GVM BE). Dabei handelt es sich um eine Modellaktualisierung, die auf dem IST-Zustand 2019 aufbaut und die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes berücksichtigt. Dabei sind Veränderungen im Mobilitätsverhalten, ausgelöst beispielsweise durch eine Zunahme beim Freizeitverkehr sowie Homeoffice und Online-Einkauf, eingeflossen. Für die Modellaktualisierung wurden zwei unterschiedliche Prognoseszenarien für den Horizont 2040 erarbeitet. Das Szenario "Basis" lehnt sich an das gleichnamige Szenario der Verkehrsperspektiven 2050 an. Dieses orientiert sich an den Mobilitätszielen des Bundes. Bei diesem Szenario geht die Summe der Mobilitätsraten (Anzahl Wege pro Person für verschiedene Fahrzwecke) 2040 gegenüber 2019 zurück. Beim Szenario "Moderat" hingegen ist die Summe der Mobilitätsraten 2040 konstant zu 2019.

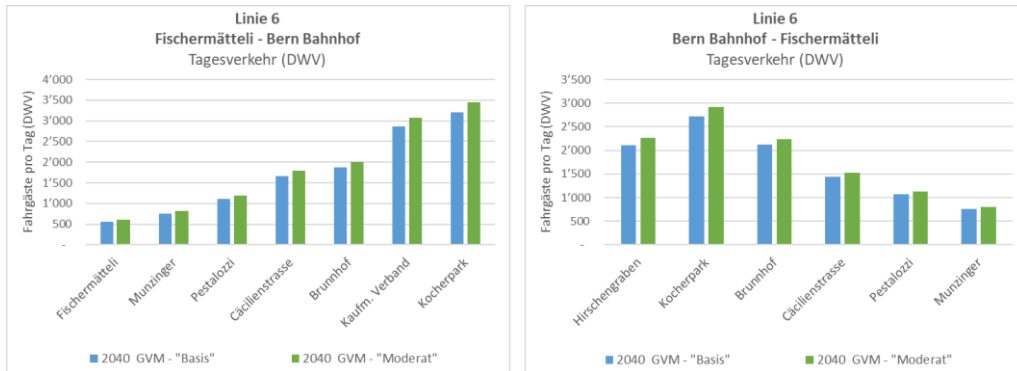
Über den ganzen Tag betrachtet wird die Nachfrage auf der Linie 6 gemäss Prognosen des GVM BE in den nächsten Jahren stagnieren. In den Spitzenstunden wird demgegenüber je nach Szenario eine leichte Zunahme von 5 bis 10 Prozent bis ins Jahr 2040 erwartet.

Im Zusammenhang mit den GVM-Prognosen ist zu beachten, dass das Modell auf einem Jahresdurchschnitt des Verkehrsaufkommens basiert. Saisonale und witterungsbedingte temporäre Veränderungen der Nachfrage werden nicht berücksichtigt. Dies ist bei der Kapazitätsbetrachtung eines Korridors mit kurzer Distanz wie dem Ast Fischermätteli zu korrigieren. Die erheblichen witterungsabhängigen Schwankungen des Veloverkehrs, bzw. ihr Einfluss auf die ÖV-Nachfrage ist deshalb mit einem «Sicherheitsintervall» in der Prognose zu berücksichtigen.

Die folgenden Abbildungen illustrieren die prognostizierte Nachfrage im Horizont 2040.

**Prognose 2040: Belegung pro Tag Linie 6 (Mo-Fr)**

Im stärksten Querschnitt zwischen Kocherpark und Kaufmännischen Verband/Brunnhof werden im Horizont 2040 je nach Szenario 5'500 bis 6'000 Fahrgäste pro Tag die Tramlinie 6 benützen. Im Quartier Fischermätteli/Mattenhof wird zwischen den Haltestellen Brunnhof und Cäcilienstrasse eine tägliche Nachfrage von ca. 4'000 bis 4'200 Personen erwartet (jeweils total in beide Fahrtrichtungen).

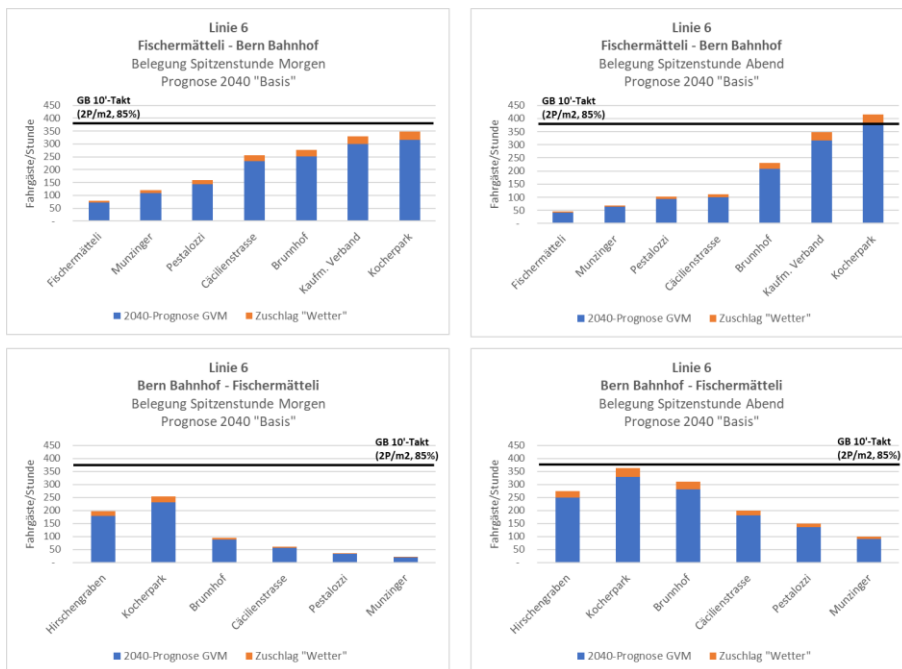


Belegung Linie 6 pro Tag im Horizont 2040 gemäss Nachfrageprognose Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (Grafik: INFRAS. Datenquelle: Zählraten BERNMOBIL 2019 mit Wachstumsfaktoren Kantonales GVM BE hochgerechnet)

**Prognose 2040: Belegung in der Spitzenstunde am Abend Linie 6 (Mo-Fr)**

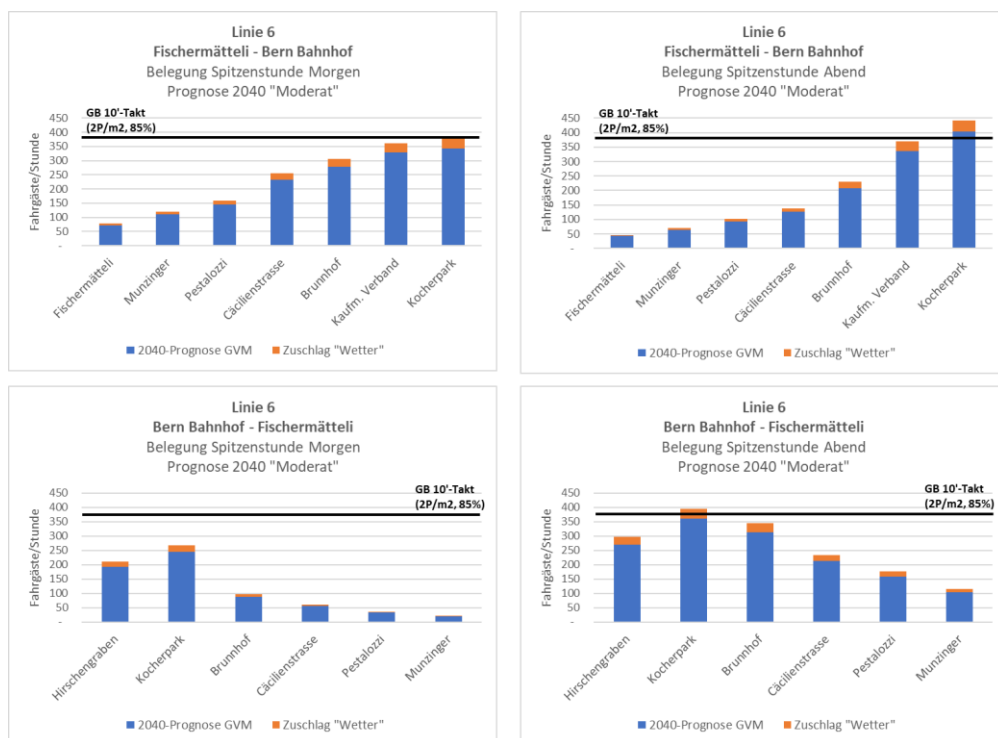
Die prognostizierte Spitzenstundennachfrage auf der Tramlinie 6 liegt im Horizont 2040 (im Winterhalbjahr) je nach Szenario und mit Berücksichtigung der jahreszeitlichen Schwankungen beim Veloverkehr ("Zuschlag Wetter") bei 400 bis 450 Personen pro Stunde. Diese Spitzennachfrage wäre mit einem Gelenkbusbetrieb im 10-Minutentakt kaum noch stabil betreibbar. Die Auslastung in der Spitzenstunde würde zwischen 89 und 100 Prozent betragen. Da sich die Nachfrage in der Spitzenstunde nicht gleichmässig verteilt, wären einzelne Kurse überlastet, was Einbussen beim Fahrgastkomfort und der Betriebsstabilität mit sich bringt.

**GVM-Szenario "Basis"**



Belegung Linie 6 Spitzenstunden im Horizont 2040 gemäss Nachfrageprognose Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern, Szenario Basis (Grafik: INFRAS. Datenquelle: Zählraten BERNMOBIL 2019 mit Wachstumsfaktoren Kantonales GVM BE hochgerechnet)

**GVM-Szenario "Moderat"**



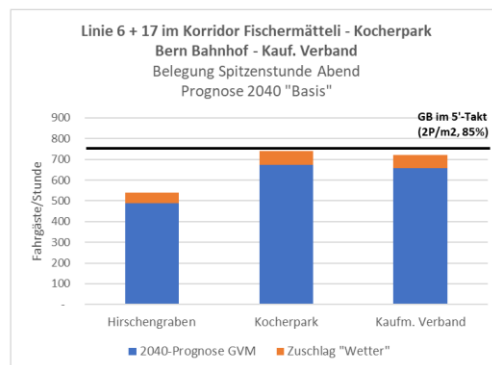
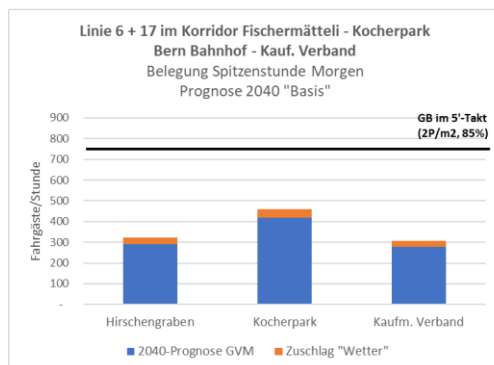
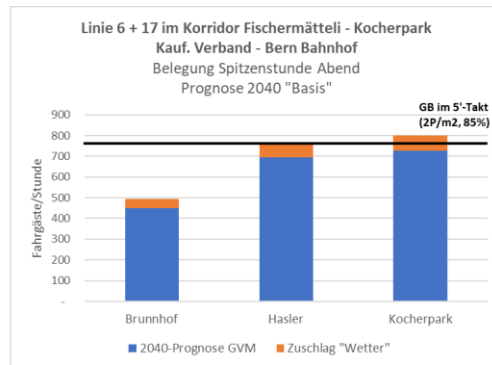
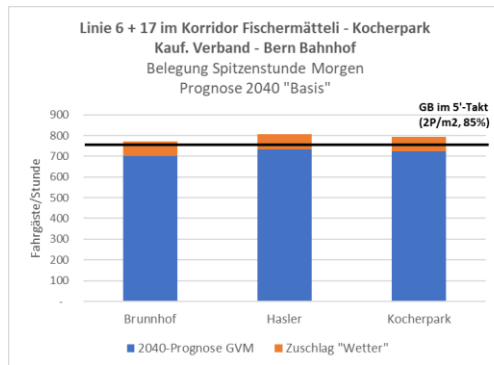
Belegung Linie 6 Spitzenstunden im Horizon 2040 gemäss Nachfrageprognose Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern, Szenario Moderat (Grafik: INFRAS. Datenquelle: Zähldaten BERNMOBIL 2019 mit Wachstumsfaktoren Kantonales GVM BE hochgerechnet)

**Prognose 2040: Belegung Linie 17 in der Spitzenstunde am Morgen und Abend**

In Kapitel 5.5 wird geprüft, ob die Gelenkbuslinie 17 anstatt wie heute via Loryplatz neu via Brunnmattstrasse-Weissensteinstrasse geführt werden und so den Fischermätteli-Ast der Linie 6 ersetzen könnte. Die Nachfrageprognosen des kantonalen GVM BE zeigen aber, dass die Buslinie 17 allein ohne Taktverdichtungen nicht in der Lage ist, eine zusätzliche Nachfrage aus dem Fischermätteli/Mattenhof-Quartier abzudecken:

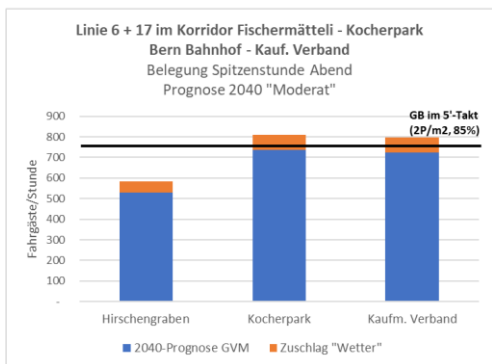
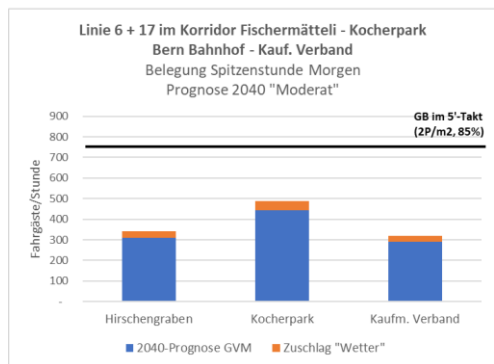
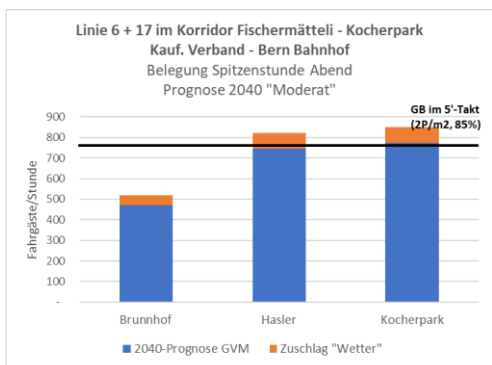
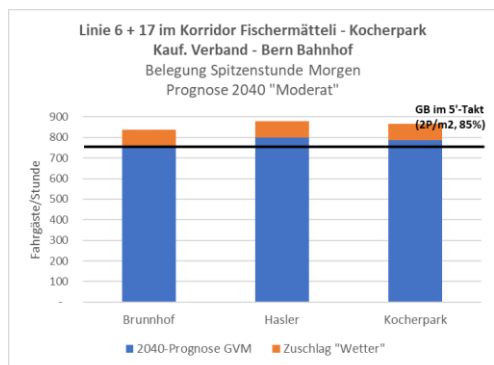
Im Horizont 2040 wäre mindestens ein 5-Minutentakt während der Hauptverkehrszeiten erforderlich, wenn die Linie 17 durch das Mattenhofquartier fahren würde und die Nachfrage der Tramlinie 6 aufnehmen müsste. Je nach Prognoseszenario wird im 5-Minuten-Takt aber eine stündliche Auslastung von mehr als 85 Prozent erreicht. Dies führt zu überlasteten Kursen und einer entsprechenden Abnahme des Fahrgastkomforts und der Betriebsstabilität.

**GVM-Szenario "Basis"**



Belegung Spitzenstunden Linie 17 im Horizont 2040 bei einer Führung via Brunnmattstrasse-Weissensteinstrasse gemäss Nachfrageprognose Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern, Szenario Basis (Grafik: INFRAS. Datenquelle: Zähldaten BERNMOBIL 2019 mit Wachstumsfaktoren Kantonales GVM BE hochgerechnet)

**GVM-Szenario "Moderat"**



Belegung Spitzenstunden Linie 17 im Horizont 2040 bei einer Führung via Brunnmattstrasse-Weissensteinstrasse gemäss Nachfrageprognose Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern, Szenario Moderat (Grafik: INFRAS. Datenquelle: Zähldaten BERNMOBIL 2019 mit Wachstumsfaktoren Kantonales GVM BE hochgerechnet)



### **Fahrgastaufkommen. Das Wichtigste in Kürze:**

- Zur Bestimmung des ÖV-Angebots im Korridor Fischermätteli ist der Abschnitt zwischen Hirschengraben und Kaufmännischer Verband/Brunnhof massgebend. Dort sind die höchsten Belegungen zu verzeichnen. Die Tramlinie 6 trägt zu den Hauptverkehrszeiten dazu bei, die stark frequentierten Linien 7 und 8 zu entlasten.
- Gemäss dem aktuellen kantonalen Gesamtverkehrsmodell wird die Nachfrage auf dem Fischermätteli-Ast in den kommenden Jahren leicht zunehmen (plus 5 bis 10 Prozent). Der Zuwachs ist damit geringer als noch 2021 geschätzt.
- Die Nachfrage auf dem Fischermätteli-Ast könnte heute wie auch mittel-/langfristig von einer Buslinie 6 mit Gelenkbussen im 10-Minuten-Takt anstelle des Trams abgewickelt werden.
- Im Winterhalbjahr und je nach Prognoseszenario müsste aber damit gerechnet werden, dass einzelne Kurse in den Spitzenstunden überfüllt wären, so dass Fahrplanstabilität und Fahrgastkomfort leiden würden.
- Die Buslinie 17 wäre mit ihrem Fahrplankontakt bei der heutigen Nachfragesituation nicht in der Lage, die zusätzlichen Fahrgäste aus dem Fischermätteli/Mattenhof-Quartier zu transportieren. Sie müsste in den Spitzenstunden mindestens in einem 5-Minuten-Takt verkehren, um die Nachfrage der Linie 6 aufzunehmen.

## **2.2 Warum es im ÖV-Netz auf das Fischermätteli-Tram ankommt**

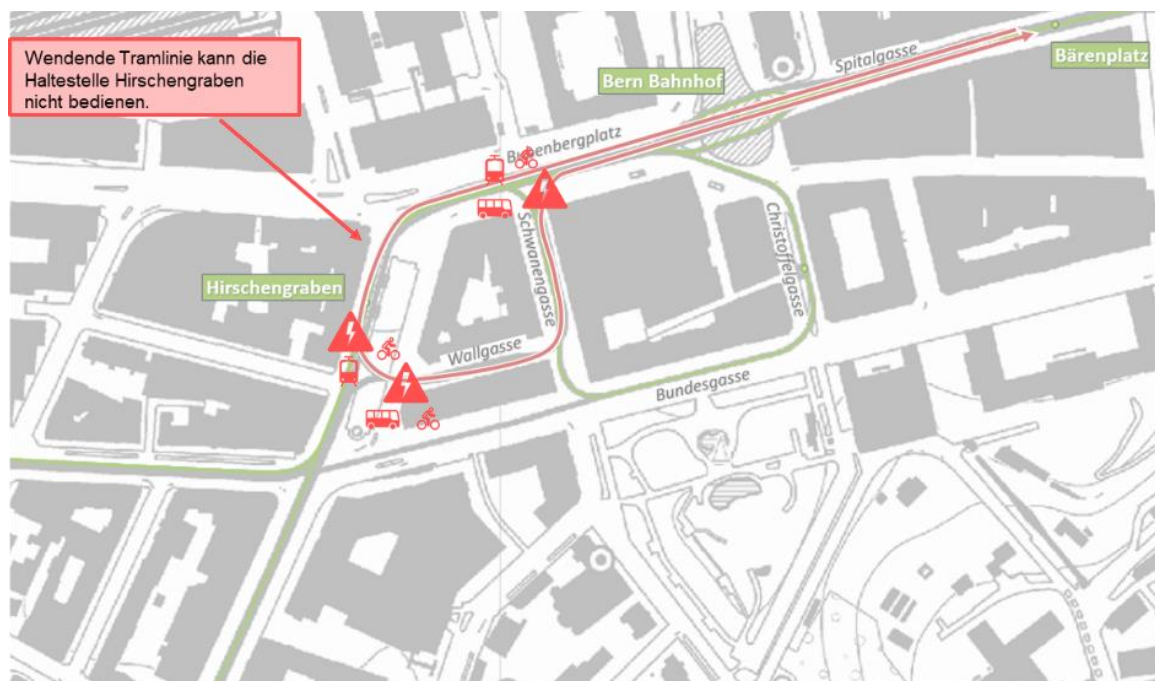
Ein weiteres zentrales Beurteilungskriterium für den Entscheid über die Betriebsart ist der Blick auf das Tramnetz als Ganzes und die Rolle, welche der Fischermätteli-Ast in diesem Netz heute und in Zukunft spielen kann, insbesondere hinsichtlich der Möglichkeiten, Tramlinien am Bahnhof durchzubinden und damit fahrplanmässige Wendefahrten zu vermeiden.

### **Wendende Trams im Perimeter Hirschengraben**

Der Hirschengraben stellt bekanntermassen das eigentliche «Nadelöhr» des städtischen ÖV-Netzes dar. Hinzu kommt, dass der Hirschengraben bereits heute stark von Fussgängerinnen und Fussgängern und Velofahrenden frequentiert wird; über den Hirschengraben verläuft eine städtische Velohauptroute. Diese Belastung wird in absehbarer Zukunft noch zunehmen: Ab dem Zeitpunkt der Eröffnung des sich im Bau befindlichen neuen Bahnhofzugangs Bubenberg werden rund 50 Prozent mehr Fussgängerinnen und Fussgänger als heute erwartet (unter Berücksichtigung der neuen unterirdischen Fussgängerpassage). Zusätzliche ÖV-Kurse und insbesondere fahrplanmässig wendende Trams stellen eine besondere Belastung für den Perimeter dar (vgl. dazu den Kasten am Schluss dieses Kapitels). Wird der Fischermätteli-Ast weiterhin als Tram betrieben, können ab Inbetriebnahme von Tram Bern-Ostermundigen alle Tramlinien durchgebunden werden. Fahrplanmässig wendende Trams fallen damit weg, der Hirschengraben – und damit das zentrale Element des städtischen ÖV – wird entlastet. Umgekehrt bleibt die Belastung des Hirschengrabens beim Betrieb des Asts Fischermätteli mit Bussen gleich hoch wie heute oder wird sogar erhöht (vgl. dazu auch die Abbildungen auf der folgenden Seite).

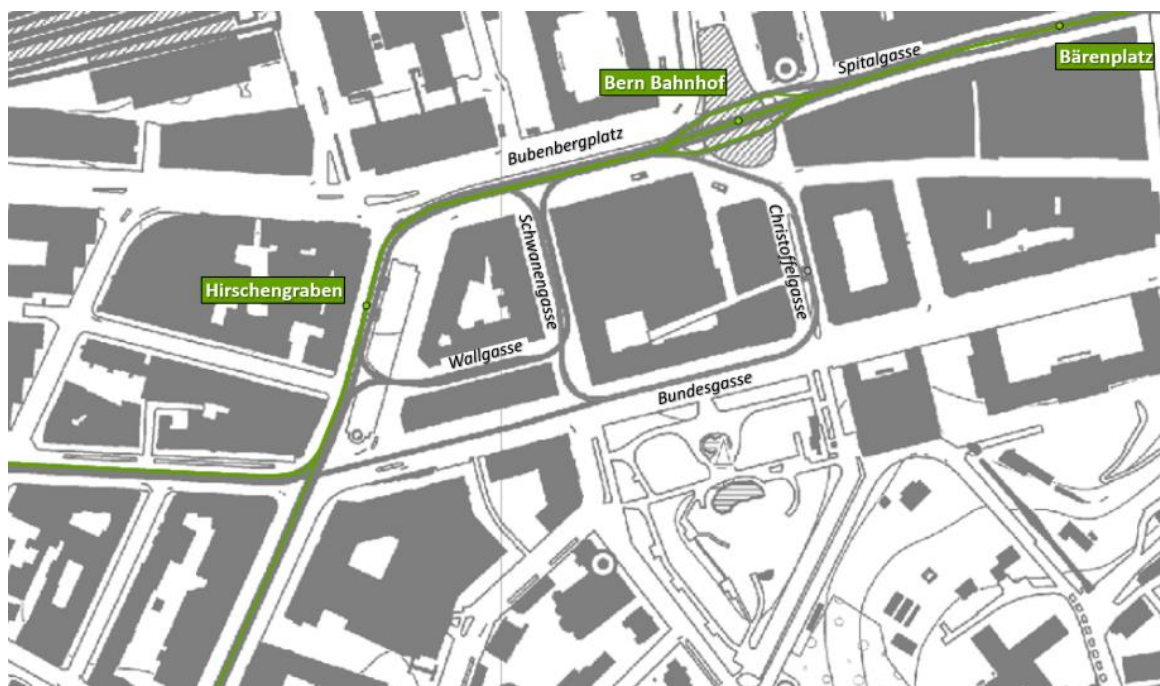
### ***Situation mit wendenden Trams, wenn Linie 6 künftig als Buslinie betrieben wird***

Die Trams der Linie 6 aus Richtung Worb müssen fahrplanmässig am Hirschengraben über Wall-/Schwanengasse wenden, die Haltestelle Hirschengraben kann nicht bedient werden. Das Wendemanöver steht am Hirschengraben und am Bubenbergplatz im Konflikt mit dem übrigen Tram- und Busverkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr.



**Situation ohne wendende Trams, wenn Linie 6 auch künftig als Tramlinie betrieben wird**

Dank Durchbindung aller Tramäste am Bahnhof sind keine fahrplanmässigen Wendemanöver im Raum Hirschengraben/Bubenbergplatz nötig. Der Raum wird entlastet, die Situation für den Tram- und Busbetrieb sowie für den Fuss- und Veloverkehr verbessert.



**Verbindungsqualität des Fischermätteli/Mattenhof-Quartiers**

Wird die Linie 6 weiterhin als Tramlinie durchgebunden, so ist auch weiterhin die umsteigefreie Fahrt in den Osten der Stadt möglich – und umgekehrt. Die Quartierbevölkerung aus dem Fischermätteli und Mattenhof behält ihre direkte Verbindung in die Altstadt und ins Kirchenfeld. Immerhin rund 2'300 Fahrgäste pro Tag profitieren von dieser direkten Verbindung und können am Bahnhof im Tram 6 sitzen bleiben (Fahrgastzahlen Mo-Do, 1. Quartal 2023, beide Richtun-

gen). Beim Betrieb dieser Linie mit Bussen wären diese Fahrgäste gezwungen, am Bahnhof umzusteigen, sofern die Linie nicht durchgebunden werden kann, was jedoch mit erhöhten Kosten verbunden ist (vgl. Kap. 5).

### **Auswirkungen auf das gesamte ÖV-Netz**

Das ÖV-Netz ist ein Gesamtsystem, das stetigem Wandel, Weiterentwicklung und Änderung der äusseren Rahmenbedingungen unterworfen ist. Schlaglichtartig können mit Blick auf drei Zeithorizonte die Auswirkungen eines Tram-, bzw. Busbetriebs des Asts Fischermätteli der Linie 6 auf das ÖV-Netz skizziert werden.

#### *Kurzfristige Situation bis zur Inbetriebnahme von Bern-Ostermundigen*

Mit der – frühestens ab 2029 möglichen – Inbetriebnahme des Tram Bern-Ostermundigen wird sich die ÖV-Situation im Gesamtnetz verändern (Durchbindung von allen Tramlinien). Bis zu diesem Zeitpunkt könnte bei einer Umstellung des Fischermätteli-Asts auf Busbetrieb zwar der Worb-Ast der Linie 6 mit der heute am Bahnhof wendenden Tramlinie 3 Weissenbühl verbunden werden. Damit entfielen das Wenden für diese beiden Tramlinien – eine praktikable Lösung, die allerdings nur kurzfristig Bestand hätte.

#### *Mittelfristige Situation ab Inbetriebnahme von Tram Bern-Ostermundigen*

Nimmt das Tram Bern-Ostermundigen seinen Betrieb auf, so fahren – sofern das Fischermätteli-Tram erhalten bleibt – sowohl aus Richtung Osten wie auch aus Richtung Westen fünf Tramlinien zum Bahnhof Bern. Alle Tramlinien können am Bahnhof verknüpft werden und über den Bahnhof hinaus verkehren, wovon ein Grossteil aller Fahrgäste profitieren kann. Fällt der von Westen her zulaufende Tramast Fischermätteli weg, so wird neu eine von Osten kommende Tramlinie fahrplanmässig am Bahnhof wenden müssen, mit den beschriebenen Nachteilen im Raum Bahnhof-Hirschengraben.

#### *Längerfristige Situation*

Wie sich das Tram- und Busnetz längerfristig entwickeln wird, ist offen. Bei Linien mit hoher Belastung (z.B. Ast Köniz/Schliern der Linie 10 und Linie 12 Warmbächli, zukünftig Europaplatz) ist eine Umstellung auf Doppelgelenkbusse vorgesehen. Weitere Tramprojekte nach der Realisierung von Tram Bern-Ostermundigen sind momentan nicht spruchreif.

Der Gemeinderat hat in seiner Stellungnahme im Rahmen der Mitwirkung zum Bericht der 1. Phase der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zweite Tramachse im Oktober 2023 klar für die Variante Bundesgasse–Kochergasse ausgesprochen mit dem Ziel, den Raum Bahnhof Bern stärker zu entlasten. Dieser Haltung steht jene des Bundes gegenüber, der vorab aus sicherheitstechnischen Gründen eine Tramachse durch die Bundesgasse dezidiert ablehnt. Das Transportunternehmen BERNMOBIL seinerseits bevorzugt die Variante Nägeligasse–Speichergasse, weil diese aus Sicht Fahrgast eine bessere Erschliessung und kurze Umsteigewege ermöglicht. Angesichts der unterschiedlichen Interessenlagen hat die Behördendelegation ZMB Zweite Tramachse im März 2024 beschlossen, zuerst auf politischer Ebene das Gespräch mit dem Bund zu suchen. Parallel dazu wird für jede der drei Varianten die technische Machbarkeit an den kritischen Stellen vertieft geprüft.

### Schwieriges Wenden am Bahnhof

Heute wendet einzig die Tramlinie 3 (Weissenbühl) aus Westen am Bahnhof Bern. Diese Situation ist vertretbar, obwohl sie aus betrieblicher Sicht und aus der Perspektive der Fahrgäste mit Nachteilen verbunden ist. Die Fahrzeuge wenden am Bahnhof via Christoffelgasse – Bundesgasse – Schwanengasse. Bei der Ausfahrt aus der Schwanengasse kreuzen sie die Gegenrichtung (Bus und Tram) und biegen in die Stammstrecke ein. Es kommt lediglich zu kurzzeitigen Behinderungen. Dieses Wendemanöver wird nach Inbetriebnahme des Trams Bern-Ostermundigen wegfallen, weil dann je fünf Tramäste aus Westen und Osten durchgebunden werden können – sofern das Fischermätteli-Tram weiterbesteht.

Fehlt der Fischermätteli-Ast, so entsteht im Osten gewissermassen ein «überzähliger» Tramast, der am Bahnhof Bern über die bestehende Gleisverbindung via Hirschengraben – Wallgasse – Schwanengasse wenden müsste. Dieses Wendemanöver wäre weit problematischer als die heutige Wendesituation mit der aus dem Westen kommenden Linie 3, da das Kreuzen der Gegenrichtung im Bereich der Haltestelle Hirschengraben stattfinden würde. Im Hirschengraben stauen sich die Trams stadteinwärts aufgrund der dichten Taktfolge schon heute regelmässig. Das in die Wallgasse einbiegende Gleis würde dadurch blockiert. Ein wendendes Tram müsste deshalb immer wieder länger warten, was wiederum andere stadtauswärts fahrende Trams behindern würde. Die wendende Tramlinie aus Osten könnte die Haltestelle Hirschengraben nicht bedienen, weil die abzweigende Weiche in die Wallgasse vor dem Haltepunkt liegt.

Betrieblich spielt die Wendeschleife in der Wall-/Schwanengasse bei geplanten und ungeplanten Störfällen<sup>8</sup> eine unverzichtbare Rolle, um den Trambetrieb so weit als möglich aufrecht erhalten zu können. Wenn eine Tramlinie von Osten her im Fahrplanbetrieb wenden würde, wäre die Funktionsfähigkeit der Wendeschleife in ausserordentlichen Situationen deutlich beeinträchtigt. Das Risiko von gravierenden Störungen, welche sich auf das ganze Tramnetz auswirken, würde zunehmen.

Die Belastung am Hirschengraben wird sich in den kommenden Jahren noch deutlich akzentuieren. Mittelfristig werden am Hirschengraben mit der Eröffnung des neuen Bahnhofszugangs Bubenbergrasse mehr umsteigende Fahrgäste erwartet. Die Aufenthaltszeiten der Trams an der Haltestelle werden sich dadurch verlängern. Müsste eine Tramlinie von Osten fahrplanmässig wenden, käme es zu grösseren Behinderungen für die übrigen Tramlinien. Das würde sich negativ auf die Stabilität des Betriebs und die Pünktlichkeit auswirken. Fahrgäste müssten häufiger Verspätungen gewärtigen.

Zudem würde das wendende Tram am Hirschengraben die Velohaupttrasse und die Busse der Linien 10, 17 und 19 – und je nach Linienführung auch eine Buslinie aus dem Fischermätteli – queren. Das würde zu Konflikten führen, unter anderem weil sich stadtauswärts viele Velofahrende auf der abfallenden Strecke mit relativ hoher Geschwindigkeit bewegen und die Sichtverhältnisse schwierig sind.

Wie würde sich die Situation in diesem Raum durch den generellen Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen, wie sie auf der Tramlinie 6 eingesetzt werden, verändern?

Solche Fahrzeuge könnten theoretisch ab Bubenbergrasse direkt in die Schwanengasse einbiegen und dort die Richtung wechseln. Eine solche Gleisverbindung existiert heute aber noch nicht und müsste zuerst erstellt werden. In der Schwanengasse müsste zudem eine Wendeanlage – vergleichbar mit derjenigen auf dem Casinoplatz für die Linie 6 – zur Verfügung stehen. Es bräuchte also ein drittes Gleis im Eigentrassee, auf dem das wendende Tram den Richtungswechsel vollziehen und die Wendezeit abwarten könnte, ohne die übrigen Verkehrsteilnehmenden und andere Trams (im Störfall) zu behindern. Dadurch würde absehbar die Aufenthaltsfläche auf der Westseite der Schwanengasse tangiert. Auf der bestehenden Gleisanlage können solche Wendemanöver und Wartezeit nicht absolviert werden, da diese für geplante und ungeplante Störfälle freizuhalten ist und zudem auch vom übrigen Strassenverkehr genutzt wird. Die fahrplanmässige Aufenthaltszeit in der Wendeanlage ist linien- und taktabhängig und würde jeweils zwischen ca. 3 und 8 Minuten betragen. Somit wäre ein drittes Gleis in der Schwanengasse im Minimum 20 Minuten pro Stunde durch eine stehende Tramkomposition belegt.

<sup>8</sup> Geplante Störfälle sind z.B. bewilligte Demonstrationen, Grossevents oder Baustellen, während derer Tramlinien am Bahnhof getrennt werden. Letztere können längere Zeit (mehrere Wochen bis mehrere Monate) andauern. Kundgebungen oder andere kurzfristig auftretende Betriebsunterbrüche aufgrund von Fahrzeugstörungen oder Verkehrsunfällen gehören zu den ungeplanten Störfällen.

Weitere Wendemöglichkeiten für Zweirichtungstrams könnten rein theoretisch auf dem Bubenbergplatz oder unter dem Baldachin eingerichtet werden. Angesichts der an diesen Orten bestehenden Ansprüche an die Nutzung des Raums und die Aufenthaltsqualität ist die Realisierung separater Gleisanlagen für wendende Zweirichtungstrams allerdings nicht realistisch. Theoretisch denkbar wäre auch, dass die Tramlinie 6, welche mit Zweirichtungsfahrzeugen betrieben wird, bereits am Casinoplatz wendet, wie sie das schon bis 2010 tat. Diese Lösung wäre aber mit einer markanten Verschlechterung des ÖV-Angebots für Fahrgäste aus Muri, Gümligen und Rüfenacht verbunden und stellt deshalb keine Option dar.

#### **Auswirkungen auf das ÖV-Netz. Das Wichtigste in Kürze:**

- Würde der Ast Fischermätteli der Linie 6 neu mit Bus statt mit Tram betrieben, hätte das erhebliche – überwiegend negative – Auswirkungen auf das ganze ÖV-Netz.
- Ohne Fischermätteli-Tramast müsste ab Inbetriebnahme des Trams Bern-Ostermundigen eine von Osten kommende Tramlinie fahrplanmässig am Bahnhof Bern wenden. Das wäre weit problematischer als das heute praktizierte Wenden aus Westen (Linie 3). Die Haltestelle Hirschengraben könnte von dieser Linie nicht bedient werden und es würde eine systematische Behinderung der städteinwärts fahrenden Tramlinien entstehen. Der Raum Bahnhof-Hirschengraben würde zusätzlich belastet.
- Wird die Fischermätteli-Linie weiterhin als Tram bedient, lassen sich ab der Eröffnung von Tram Bern-Ostermundigen alle Tramlinien am Bahnhof Bern zu Durchmesserlinien verknüpfen. Dies garantiert generell mehr Direktverbindungen für die Fahrgäste und damit mehr Qualität für den ÖV.
- Mit der Tramlinie 6 behält die Quartierbevölkerung aus dem Fischermätteli/Mattenhof ihre direkte Verbindung in die Altstadt und ins Kirchenfeld.
- Durch das fahrplanmässige Wenden einer Tramlinie aus dem Osten würde die Funktionsfähigkeit der Wendeschleife Wall-/Schwanengasse in ausserordentlichen Betriebssituationen deutlich beeinträchtigt. Das Risiko von Störungen, welche sich auf das ganze Tramnetz auswirken können, würde zunehmen.
- Das fahrplanmässige Wenden einer Tramlinie aus Richtung Osten würde den Veloverkehr am Hirschengraben behindern: Wendende Tramzüge würden die Velohauptroute am Hirschengraben fahrplanmässig mehrfach pro Stunde kreuzen und damit ein wesentliches Risiko für Velofahrende darstellen.
- Zweirichtungstrams könnten die Probleme nicht lösen, da dafür in der Schwanengasse oder auf dem Bubenbergplatz neue separate Abstellgleise erstellt werden müssten. Dafür ist in diesem viel beanspruchten Raum kein Platz vorhanden. Solche neuen Infrastrukturen wären zudem nicht kompatibel mit dem Ziel des Gemeinderats, die Aufenthaltsqualität im Raum Bahnhof zu erhöhen.

### 3 Die Situation für den Veloverkehr

#### Ausgangslage

Die *Weissensteinstrasse* ist eine Kantonsstrasse und bildet das Kernstück der Veloverbindung zwischen Wabern und Bümpliz. Sie ist im Masterplan Veloinfrastruktur als «Velohauptroute hoher Standard entlang Hauptverkehrsstrassen» kategorisiert.

Die *Brunnmattstrasse* (ab Schwarztorstrasse bis zum Cäcilienplatz und dann parallel zur Pestalozzistrasse bis zur Munzingerstrasse) ist als «Veloroute abseits Hauptverkehrsachse» klassifiziert. Für diese Kategorie gelten – im Unterschied zu den höher eingestuftem Velohaupt-routen, wo stets der Optimalfall anzustreben ist – tiefere Standards.<sup>9</sup>

Die *Pestalozzistrasse* ist im Masterplan nicht als Veloroute eingetragen.

#### Ausschnitt aus dem «Masterplan Veloinfrastruktur – Netzplan» MiM



Legende:

Rot: Projektperimeter.

Blau: Velohauptrouten.

Blau mit grünen Punkten: Velohauptrouten abseits Hauptverkehrsachsen.

Grün: Velorouten

#### Teilstrecken mit Verbesserungen für den Veloverkehr dank dem Sanierungsprojekt

Das vorliegende Sanierungsprojekt umfasst Teilstrecken, auf welchen spürbare Verbesserungen für den Veloverkehr durch das Projekt erzielt werden:

<sup>9</sup> Standard auf Velohauptrouten gemäss Masterplan u.a.: Velostreifen oder -wege in der Breite von mindestens 1.80 Meter, stete Fahrt. Standard übrige Velorouten u.a.: unterbrechungsfreie und adäquate Veloführung, abseits Hauptachsen verkehrsberuhigte Quartierstrassen als Optimalfall prüfen.

Die *Brunnmattstrasse* wird im Abschnitt zwischen Effinger- und Schwarztorstrasse neu mit einem Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr belegt und es ist nur noch der Zubringerdienst gestattet. Zudem wird das Einbiegen aus der Schwarztorstrasse nur noch für den Veloverkehr möglich sein (indirektes Abbiegen). Die Fahrbahnfläche wird stark reduziert und die Tramhaltestellen Brunnhof (stadtein- und stadtauswärts) werden in die Strassenmitte gerückt, in beiden Richtungen werden komfortable und sichere Umfahrungsmöglichkeiten für Velofahrende geschaffen.

Auf der *Weissensteinstrasse* werden zwar die städtischen Velo-Standards im Sanierungsprojekt nicht erreicht, was teilweise auf Massnahmen zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger zurückzuführen ist: Mittelinseln bei den Fussgängerstreifen verbessern die Querungsmöglichkeiten und erhöhen die Schulwegsicherheit. Die kantonalen Standards hingegen werden mit dem Sanierungsprojekt übertroffen und die heutige Situation wird verbessert. Der Strassenquerschnitt wird zugunsten von beidseitig auf 1,8 Meter verbreiterten Radstreifen neu aufgeteilt (ausser im Bereich der Haltestelle Munzinger). Zum Vergleich: Die Standards für Kantonsstrassen sehen eine Velostreifen-Breite von 1,5 Metern vor.

### **Schwierige Teilstrecke Brunnmattstrasse - Pestalozzistrasse**

Im Abschnitt Brunnmattstrasse-Pestalozzistrasse bestehen (ab Schwarztorstrasse) enge Platzverhältnisse und teilweise eine erhebliche Steigung. Der bestehende Strassenquerschnitt kann nicht verbreitert werden: Die Vorgärten können realistisch ohne Enteignungsverfahren nicht beansprucht werden und die Erfolgsaussichten allfälliger Enteignungsverfahren wären mit grossen Unsicherheiten behaftet. Die städtischen Velostandards können deshalb auf dieser Strecke bedauerlicherweise nicht umgesetzt werden. Hinzu kommt, dass Strassen mit Tramschienen für den Veloverkehr ein gewisses Gefahrenpotenzial bergen, besonders in beengten Strassenabschnitten wie dem unteren Teil der Brunnmattstrasse zwischen Schwarztorstrasse und Cäcilienplatz. In diesem Abschnitt wird die Situation zusätzlich erschwert, weil der Abstand zwischen den Geleisen gemäss Planungsrichtlinie um ca. 30 Zentimeter vergrössert werden muss. Die Geleise werden zudem neu eher strassenmittig ausgerichtet. Dadurch steht in Fahrrichtung stadteinwärts (abfallende Strecke) für den Veloverkehr weniger Platz zur Verfügung, reduziert wird insbesondere der Abstand zwischen Strassenrand und Schienen. Stadtauswärts (ansteigende Strecke) wird hingegen der Abstand zwischen Schienen und Strassenrand vergrössert.

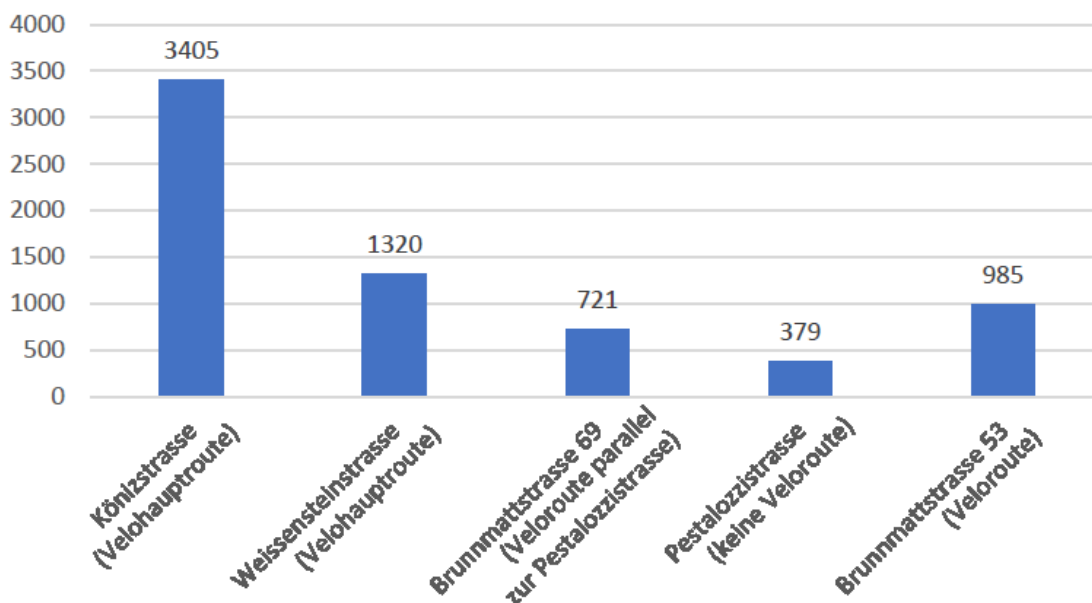
Somit besteht insgesamt auf dieser engen Teilstrecke wenig Spielraum für Verbesserungsmöglichkeiten und eine optimale Velolösung ist hier nicht möglich. Immerhin wird bei der Brunnmattstrasse im Bereich der grossen Steigung (stadtauswärts) der Randstein des Trottoirs auf der ganzen Länge abgesenkt, damit Velofahrende auf das Trottoir ausweichen können, wenn hinter ihnen ein Tram oder ein LKW fährt. Das ist heute schon erlaubt und soll nun durch diese bauliche Optimierung im Projekt erleichtert werden.

Andere Verbesserungsmöglichkeiten wurden in diesem Abschnitt ebenfalls geprüft, erwiesen sich aber als nicht machbar. So ist etwa stadteinwärts ein Befahren des Trottoirs wegen des Gefälles und der damit verbundenen Geschwindigkeit nicht opportun, weil damit gefährliche Konfliktsituationen zwischen Fuss- und Veloverkehr entstehen würden. Eine Verbreiterung des Abstands zwischen Strassenrand und Schiene wäre zudem nur unter Verschmälerung des Trottoirs möglich, womit die Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern unverhältnismässig gefährdet würde. In einzelnen Bereichen wäre auch die bestehende Baumallee gefährdet.

## Unterschiedliche Velofrequenzen

Wie ausgeführt konzentrieren sich die Nachteile für den Veloverkehr auf den Abschnitt Brunnmatt-/Pestalozzistrasse. Diese Verbindung dient vorab der lokalen Erschliessung, sie ist deutlich schwächer frequentiert als die Könizstrasse und die Weissensteinstrasse. Der Velodurchgangsverkehr nutzt primär die Hauptrouten auf der Köniz-, der Weissenstein- und der Schwarzenburgstrasse. Dies bestätigen auch die Ergebnisse einer im Juni 2021 durchgeführten Velozählung:

### Tagesfrequenz Velofahrende im Mattenhofquartier und angrenzenden Strassen (Videobasierte Zählung, Juni 2021)



Zum Vergleich: Auf dem Querschnitt Brunnmattstrasse 53 (Messstelle 5) beförderte die Tramlinie 6 im 1. Quartal 2023 täglich (Mo-Do) rund 3'200 Personen.

## Alternativrouten für den Veloverkehr

Mit der Frage möglicher Alternativrouten befasst sich aufgrund des expliziten Prüfauftrags der vorberatenden Stadtratskommission PVS das nachfolgende Kapitel 4.

## Auswirkungen auf den Veloverkehr bei Umstellungen auf Busbetrieb

Das geplante Sanierungsprojekt bringt – wie ausgeführt – für den Veloverkehr zwar punktuelle Verbesserungen, insgesamt jedoch keine optimale Lösung auf dem Ast Fischermätteli. Bei einer Buslösung könnte vorab das mit Tramschienen verbundene Gefahrenpotenzial eliminiert werden. Zudem könnten folgende Verbesserungen für den Veloverkehr erzielt werden:

- Bergwärts könnte im kritischen Teilstück ein einseitiger Velostreifen erstellt werden.
- Die Haltekanten an den Haltestellen könnten generell verkürzt werden (hohe Haltekanten drängen Velofahrende tendenziell vom Fahrbahnrand weg Richtung Strassenmitte).

Allerdings wäre auf der kritischen Teilstrecke aufgrund der engen Platzverhältnisse auch bei einem Busbetrieb keine optimale Lösung für den Veloverkehr möglich. Dies aus folgenden Gründen:



- Der Strassenquerschnitt bliebe unverändert: Es wären weiterhin keine *durchgehenden*, beidseitigen Velostreifen möglich und die Haltestellen Pestalozzi und Cäcilienstrasse könnten weiterhin keine Veloumfahrung aufweisen.
- Bei einer Umstellung auf Busbetrieb würden Begegnungsfälle zwischen Gelenkautobussen und Velo bei knappem Strassenquerschnitt entstehen. Insbesondere bergaufwärts wären trotz Velostreifen häufig problematische Begegnungen Bus/Velo zu erwarten (hinter Velos herfahrende bzw. überholende Busse).

Zu beachten ist schliesslich, dass bei einer Buslösung eine sehr grosse Anzahl Velofahrender im ohnehin stark belasteten Raum Hirschengraben und Bubenbergplatz durch die Fischermätteli-Busse und durch die aus Richtung Osten wendenden Trams relevant tangiert würde (vgl. dazu die Ausführungen am Ende des Kapitels 2). Eine leicht bessere Lösung auf der Brunnmatt- und Pestalozzistrasse würde nur einer geringen Anzahl von Velofahrenden zugutekommen. Die Buslösung würde jedoch erhebliche Verschlechterungen für den Veloverkehr im Raum Hirschengraben und Bubenbergplatz verursachen, wo eine stark frequentierte Velohauptroute durchführt.

#### **Situation für Velofahrende. Das Wichtigste in Kürze:**

- Auf der Strecke Brunnmatt-/Pestalozzistrasse bestehen enge Platzverhältnisse, welche im Sanierungsprojekt keine optimale Velolösung zulassen.
- Punktuelle Verbesserungsmassnahmen für Velos sind im Teilabschnitt der Brunnmattstrasse zwischen Effinger- und Schwarztorstrasse (Haltestellen-Umfahrungen in beide Richtungen) sowie auf der Weissensteinstrasse vorgesehen.
- Eine im Sommer 2021 durchgeführte Zählung zeigt, dass der für Velofahrende kritische Abschnitt Brunnmatt-/Pestalozzistrasse vergleichsweise wenig frequentiert wird und vorab der lokalen Erschliessung dient. Dieser Abschnitt ist deshalb auch nicht Teil einer Velohauptroute. Primär nutzen die Velofahrenden die Hauptrouuten auf der Köniz-, der Weissenstein- und der Schwarzenburgstrasse.
- Bei einer Buslösung könnte das mit den Tramschienen verbundene Gefahrenpotenzial eliminiert werden. Eine optimale Lösung für den Veloverkehr, beispielsweise Veloumfahrungen der Haltestellen, wäre im kritischen Abschnitt wegen der engen Platzverhältnisse dennoch nicht möglich.
- Im Raum Hirschengraben/Bubenbergplatz, über den eine Velohauptroute führt und der stark von Velos frequentiert wird, würde eine Buslösung wegen der wendenden Trams von Osten her zu einer erheblichen Verschlechterung für den Veloverkehr führen.

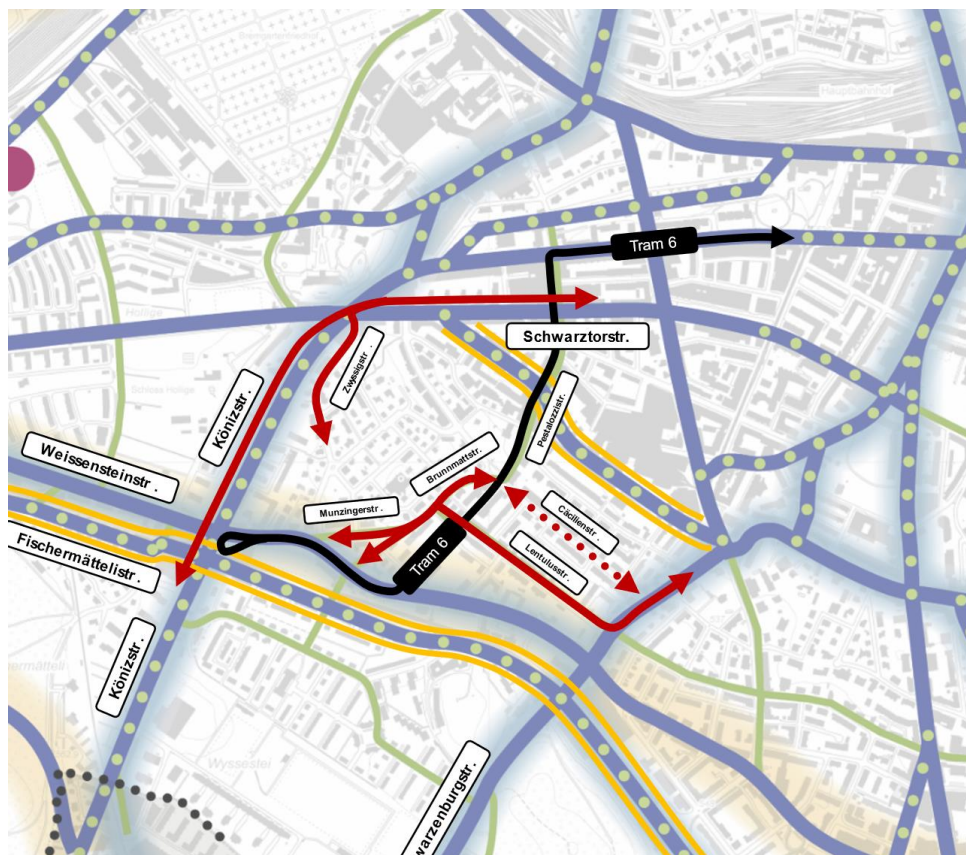
## 4 Prüfauftrag der PVS: Alternative Velorouten?

Die vorberatende Kommission PVS wollte prüfen lassen, ob eine alternative, gut ausgestattete und ausgeschilderte Veloroute auf der ganzen Strecke eingeführt werden kann (Prüfauftrag 3). Wie in Kapitel 3 beschrieben, verläuft der Velodurchgangsverkehr mehrheitlich auf anderen Wegen als entlang der Strecke des Fischermätteli-Trams. Der kritische Abschnitt Brunnmatt-/Pestalozzistrasse mit den engen Verhältnissen gehört nicht zum Netz der Velohaupttrouten und hat nur geringe Velofrequenzen. Er hat eine untergeordnete Bedeutung und dient vorab der lokalen Erschliessung. Im Folgenden ein Blick auf die Abschnitte in und um den Sanierungsperimeter sowie allfällige Optionen für den Veloverkehr.

### Alternativrouten

Im südlichen Teil des städtischen Projektperimeters, zwischen Weissensteinstrasse und Cäcilienplatz, kann den Velofahrenden eine Alternative abseits von Tramgleisen und Haltestellen angeboten und signalisiert werden: über die Brunnmattstrasse (Süd), die parallel zur Pestalozzistrasse verläuft (vgl. dazu und zum Folgenden die nachfolgende Planabbildung). Vielen Velofahrenden ist die Route bereits heute bekannt, was durch die erwähnte Velozählung bestätigt wird. Damit kann – via Querung Weissensteinstrasse und Eisenbahnunterführung – unter anderem das Eisenbahnerquartier erschlossen werden. Es soll daher in diesem Abschnitt eine Veloroute signalisiert werden.

### «Masterplan Veloinfrastruktur» ergänzt mit alternativer Veloroute zur Pestalozzistrasse



#### Legende:

Schwarz: Fischermätteli-Tram  
 Blau: Velohaupttrouten  
 Blau mit grünen Punkten: Velohaupttrouten abseits Hauptverkehrsachsen  
 Grün: Velorouten

Rote Pfeile: alternative Route über die Brunnmattstrasse Süd, Zwyszigstrasse, Lentulusstrasse oder die Könlizstrasse  
 Gelbe Umrandung: Bestehende und geplante Netzelemente – in Mitwirkung

Für Velofahrende welche die ganze Achse (zwischen Schwarztorstrasse und Weissensteinstrasse) befahren, bietet sich bereits heute die Könizstrasse als alternative Veloroute an. Die Könizstrasse wurde mit der Aufhebung der Parkplätze und Einrichtung der Kernfahrbahn im Jahr 2015 deutlich sicherer und attraktiver für den Veloverkehr. Hier besteht somit eine attraktive Veloroute, was sich auch in den dortigen hohen Velofrequenzen niederschlägt. Weiter wurde mit der durchgehenden Einführung des Velogegenverkehrs auf der Schwarztorstrasse eine sichere und direkte Zuleitungsrouten zur Könizstrasse geschaffen (z.B. auch direkt vom Zentrum Brunnhof). Weiter bietet die Zuleitung über die Schwarztorstrasse die Möglichkeit, via Zwyszigstrasse ins Hubelmattquartier zu gelangen. Die zu überwindende Höhendifferenz ist dabei vergleichbar mit der Höhendifferenz auf der Brunnmattstrasse. Alternativ besteht Richtung Zentrum auch noch die Führung über die Lentulusstrasse und Schwarzenburgstrasse sowie die untergeordnete Verbindung über die Cäcilienstrasse. Es ist deshalb nicht überraschend, dass die untere Brunnmattstrasse fast ausschliesslich vom lokalen Veloverkehr benutzt wird. Diese dient primär der Verbindung Cäcilienplatz – Inselareal und aus topographischen Gründen einem Teil des Veloverkehrs Richtung Innenstadt.

Die Weissensteinstrasse (zwischen Köniz-/Pestalozzistrasse) ist die zentrale West-Ost-Verbindung im Stadtteil 3 und ein wichtiges regionales Netzelement für den Veloverkehr. Eine alternative Route drängt sich hier nicht auf und wäre im bestehenden Strassen- und Wegesystem der Stadt auch kaum sinnvoll umzusetzen. Der städtische Standard kann zwar von der Veloroute Weissensteinstrasse mit dem Sanierungsprojekt nicht erreicht werden, der kantonale Standard (der auf dieser Kantonsstrasse auch formal zur Anwendung kommt), wird hingegen übertroffen. Die Situation für den Veloverkehr wird mit dem vorliegenden Projekt erheblich verbessert.

Velohaupttrouten von und nach Köniz führen westlich über die Könizstrasse und östlich über die Schwarzenburgstrasse. Die grosse Mehrheit der Velofahrenden aus oder in Richtung Köniz nutzt diese Achsen bereits heute. Einzig für Velofahrende mit Ziel- oder Ausgangsort in der Nähe des Sanierungsperimeters bieten sie keine vollwertige Alternative. Vor allem Velofahrende in oder aus Richtung Hubelmatt-, Sulgenbach- und Eisenbahnerquartier können aber auch die Zwyszigstrasse oder Lentulusstrasse für eine Fahrt Richtung Zentrum benutzen. Weil die Köniz- und die Schwarzenburgstrasse im Gegensatz zur Brunnmattstrasse eine übergeordnete Netzfunktion einnehmen, sind diese Strassen als Velohaupttrouten klassifiziert.

#### **Alternative Veloroute. Das Wichtigste in Kürze:**

- Für den gesamten Projektperimeter sind alternative Velorouten gesucht worden. Gefunden – und ins Umsetzungsprogramm aufgenommen – wurde eine solche abseits der Tramschienen auf dem Teilstück zwischen Cäcilienplatz und Weissensteinstrasse. Damit kann – via Querung Weissensteinstrasse und Eisenbahnunterführung – auch das Eisenbahnerquartier erschlossen werden.
- Als zusätzliches Element ist zudem am nördlichen Rand der Schwarztorstrasse zwischen Brunnmatt- und Zieglerstrasse ein Fuss- und Radweg ins Projekt aufgenommen worden.
- Zwischen Schwarztorstrasse und Cäcilienplatz erlaubt die Anordnung der Strassen und Wege kaum eine sinnvolle alternative Veloroute. Lange Umwege wären die Folge.
- Der Velodurchgangsverkehr nutzt schon heute grösstenteils die Haupttrouten Weissensteinstrasse (Kantonsstrasse), Könizstrasse und Schwarzenburgstrasse.

## 5 Prüfaufträge der PVS: Busvarianten anstelle einer Tramlösung?

Die vorberatende Kommission PVS beantragte die Prüfung, ob die Tramlinie 6 vom Bahnhof zum Fischermätteli durch einen Busbetrieb ersetzt werden könne (Prüfauftrag 1). Darauf aufbauend beantragte sie, den Ersatz der Tramlinie 6 Bahnhof-Fischermätteli durch die Umleitung der Buslinie 17 Bahnhof-Köniz Weiermatt ab der Kreuzung Weissensteinstrasse-Könizstrasse zu prüfen (Prüfauftrag 2)

Zur Erfüllung von Prüfauftrag 1 werden zuerst übersichtsmässig drei mögliche Varianten eines Busbetriebs des Asts Fischermätteli der Linie 6 dargestellt. Weiter wird zur Erfüllung von Prüfauftrag 2 die Umleitung der Linie 17 als Variante 4 dargestellt (vgl. die Übersichtstabelle auf der nächsten Seite). Die Vor- und Nachteile dieser Varianten werden diskutiert und ihre mittel-/langfristigen finanziellen Folgen im Vergleich zur Referenzvariante grob abgeschätzt. Referenz für die Kostenschätzung ist der Netzzustand mit Tram Bern-Ostermundigen und einer durchgebundene Linie 6 Worb Dorf – Fischermätteli. Auf eine Quantifizierung der Kosten bei einer Umstellung des Trambetriebs Fischermätteli auf Bus vor Inbetriebnahme von Tram Bern-Ostermundigen wird verzichtet, da dieser Zustand nur wenige Jahre Bestand hätte.

Im Rahmen des vorliegenden Prüfungsberichts war es nicht möglich, die vorliegenden Varianten im Detail zu untersuchen. Dazu müssten weitergehende Abklärungen erfolgen, beispielsweise eine generelle Machbarkeitsprüfung und die Erstellung eines Betriebs- und Fahrplankonzepts, mit welchem die Varianten betrieblich und fahrplantechnisch ins Gesamtnetz integriert werden. Obwohl keine konzeptuellen Detailabklärungen gemacht werden konnten, ist eine Grobeinschätzung der Varianten möglich.

Zu unterstreichen ist, dass die dargestellten Buslösungen als mögliche Varianten aus fachlicher Sicht dargestellt sind. Sie stellen *keine* verbindliche Grundlage für einen allfälligen Entscheid des Kantons als Besteller des ÖV dar. Für den Kanton ist eine Optimierung des Kundennutzens im Verhältnis zu den Betriebskosten ein wesentliches Entscheidungskriterium. Seinen Entscheid würde der Kanton gestützt auf den Antrag der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) fällen.

Da hier kein Angebotskonzept im Sinne der kantonalen Gesetzgebung erarbeitet wird und die Stadt auch kein Antragsrecht besitzt, wird darauf verzichtet, eine Bestvariante unter den Buslösungen zu bestimmen.


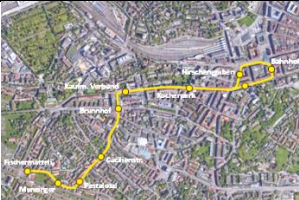



### 5.1 Annahmen

Für die Prüfung der Busvarianten 1 bis 4 wurde von folgenden Annahmen ausgegangen:

#### **Linienführung:**

Das Fischermätteli soll weiterhin vom Bahnhof aus durchs Mattenhofquartier erschlossen werden. Im Falle einer Radiallinie könnte der Bus wie die heutige Tramlinie geführt werden. Bei einer Durchbindung am Bahnhof können sich Abweichungen bei der Linienführung und der Bedienung der Haltestellen ergeben.

**Übersicht über die geprüften Varianten**

	<b>Tram (Referenz) Durchbindung Linie 6 Worb</b>	<b>Bus Radial</b>	<b>Bus Durchbindung Linie 21 Bremgarten</b>	<b>Bus Durchbindung Linie 12 Kleezentrum</b>	<b>Bus Verlegung Linie 17 Köniz Weiermatt</b>
					
<i>Linienführung</i>	Ab Fischermätteli via Pestalozzistrasse – Brunnmattstrasse – Effingerstrasse – Bahnhof, danach weiter nach Worb	Analog Tramlinie mit Wenden via Hirschengraben Ost – Christoffelgasse.	Analog Tramlinie bis Haltestelle Brunnhof danach: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtung Bahnhof via Schwarztorstrasse – Belpstrasse – Laupenstrasse</li> <li>• Richtung Fischermätteli via Laupenstrasse – Belpstrasse – Effingerstrasse</li> </ul>	Analog Tramlinie bis Haltestelle Kocherpark danach via Hirschengraben Ost – Christoffelgasse weiter nach Zentrum Paul Klee; Richtung Fischermätteli via Schauplatzgasse – Christoffelgasse – Bundesgasse	Analog Tramlinie mit Wenden via Hirschengraben Ost – Christoffelgasse und Führung stadteinwärts via Schwarztor- anstatt Effingerstrasse. Die Haltestelle Loryplatz wird nicht mehr bedient.
<i>Fahrzeuge/Traction</i>	Tram	Elektrobus (Streckenlader)	Elektrobus (Streckenlader)	Trolleybus	Elektrobus (Streckenlader)
<i>Takt (HVZ) kurzfristig: mittel-/langfristig</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10'-Takt</li> <li>• 10'-Takt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10'-Takt</li> <li>• mind. 10'-Takt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.5'-Takt (= Takt Linie 21)</li> <li>• 7.5'-Takt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurzfr. nicht umsetzbar</li> <li>• 5'-Takt (= Takt Linie 12)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6'-Takt</li> <li>• mind. 5'-Takt</li> </ul>
<i>Mehrbedarf Anzahl Fahrzeuge<sup>10</sup> kurzfristig mittel-/langfristig</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 Fahrzeuge</li> <li>• 2 Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 Fahrzeuge</li> <li>• mind. 3 Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 Fahrzeuge</li> <li>• 4 Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurzfr. nicht umsetzbar</li> <li>• 5 Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 Fahrzeuge</li> <li>• mind. 4 Fahrzeuge</li> </ul>
<i>Wesentliche Infrastrukturelemente für ÖV-Betrieb</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rund 1 km Gleisersatz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ladestation an Endhaltestelle</li> <li>• Ladeplätze in Garage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ladestation an Endhaltestelle</li> <li>• Ladeplätze in Garage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rund 1.5 km neue Fahrleitungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine neuen Infrastrukturen erforderlich</li> </ul>

<sup>10</sup> Bei Durchmesserlinien wird der Mehrbedarf angegeben, welcher sich ergibt, wenn eine bestehende Linie ins Fischermätteli durchgebunden wird.

**Fahrzeugart:**

Aus Umweltschutzgründen wird im Rahmen dieser Abklärungen davon ausgegangen, dass Elektro- oder Trolleybusse zum Einsatz kämen. Aus Sicht der städtischen Klimazielsetzungen ist die Umstellung einer elektrisch betriebenen Tramlinie auf fossilen Busbetrieb keine Option, zumal BERNMOBIL durch die Eignerstrategie der Stadt Bern verpflichtet ist, künftig ausschliesslich nicht-fossil betriebene Busse zu beschaffen, sofern dies technisch möglich und finanzierbar ist. Im Falle einer Buslinie ins Fischermätteli stünde darum beim heutigen Stand der Technik der Einsatz eines Elektrobusses mit Ladestation an der Endhaltestelle (ein sogenannter Streckenlader) im Vordergrund. Ein Trolleybus mit Fahrleitung wäre allenfalls bei der Durchbindung mit einer bestehenden Trolleybuslinie zu prüfen.

**Investitionskosten:<sup>11</sup>**

Trolleybus: Die Kosten für eine Fahrleitung Kocherpark–Fischermätteli–Kaufmännischer Verband (1,5 km) würden sich auf ca. 3 Mio. Franken belaufen (Erfahrungswert Fr. 2 Mio./km). Neben der Fahrleitung müsste auch die Stromversorgung angepasst werden. Insgesamt würde die Einrichtung einer Trolleybuslinie ins Fischermätteli – ohne Rückbaukosten – zu Investitionskosten für die Fahrleitung in der Grössenordnung von 5 Mio. Franken führen.<sup>12</sup>

Elektrobus als Streckenlader: Um eine Ladestation im Fischermätteli zu erstellen, würden Kosten von ca. 1 Mio. Franken anfallen (Erfahrungswert). In der Garage müsste zudem für jeden eingesetzten Bus ein Ladeplatz eingerichtet werden, was Kosten von 0.1 Mio. Franken pro Bus auslösen würde. Die benötigte Infrastruktur einer Fischermätteli-Buslinie mit Streckenladern würde Kosten von ca. 1,5 Mio. Franken verursachen.<sup>13</sup>

**Betriebskosten:**

Für die verschiedenen Busvarianten werden Annahmen zu den mittel-/langfristig nötigen Fahrplantakten und daraus abgeleitet zum Fahrzeugbedarf gemacht. Dabei werden die betrieblichen Gegebenheiten variantenspezifisch berücksichtigt (inkl. Wendezeiten). Auf Basis dieser Annahmen werden die Betriebskosten grob abgeschätzt.

**5.2 Variante 1: Radiallinie Bern Bahnhof–Fischermätteli****Linienführung:**

Die Linie würde vom Fischermätteli an den Bahnhof und von dort zurück ins Fischermätteli führen. Am Bahnhof Bern fände ein Wendemanöver der Busse analog der Linie 17 via Christoffelgasse statt. Am Hirschengraben würde in Richtung Bahnhof die Haltestelle Hirschengraben Ost bedient (zusammen mit den Linien 10, 17 und 19), in Richtung Fischermätteli die Haltestelle der Linie 17 in der Bundesgasse. Welche Haltekante sich am Bahnhof eignen würde, müsste noch näher geprüft werden.

**Fahrzeugart:**

Elektrobus als Streckenlader.

<sup>11</sup> Vgl. zu den Investitionskosten auch Kapitel 5.6

<sup>12</sup> Die Trolleybusse, die heute im Einsatz sind, können einen gewissen Anteil der Strecke ohne Fahrleitung zurücklegen. Aufgrund der komplexen Situation im Raum Bahnhof-Kocherpark sollte hier auf eine Fahrleitung verzichtet werden. Somit wäre die Strecke Kocherpark – Fischermätteli und zurück bis Kaufmännischer Verband mit einer neuen Fahrleitung auszurüsten. Die heutige Tramfahrleitungsanlage ab Brunnhof bis Fischermätteli ist am Ende der Lebensdauer angelangt und muss ersetzt werden. Sie kann nicht zu einer Trolleybusfahrleitung umfunktioniert werden.

<sup>13</sup> Der Einsatz von Bussen, die einzig über Nacht in der Garage geladen werden, ist nach momentanem Stand der Technik für eine mit hohen Streckenleistungen betriebene Linie nicht sinnvoll. Insbesondere ist die Reichweite dieser Fahrzeuge beschränkt und erlaubt noch keinen Einsatz über den ganzen Tag.

**Takt:**

Kurzfristig und auch mittel-/langfristig würde ein durchgehender 10-Minuten-Takt ausreichen, analog der heutigen Tramlinie. Im Winterhalbjahr und je nach Prognoseszenario werden im Horizont 2040 Auslastungen zwischen 89 und 100 Prozent erreicht. Dies führt dazu, dass einzelne Kurse in den Spitzenstunden überfüllt sein werden, was Einbussen bei Fahrplanstabilität und Fahrgastkomfort bedeutet (siehe Nachfrageprognose in Kapitel 2.1).

**Betriebskosten:**

Beim Betrieb einer radialen Buslinie mit E-Fahrzeugen würden mittel-/langfristig die Betriebskosten um ca. 150'000 bis 200'000 Franken/Jahr im Vergleich zum Trambetrieb zunehmen. Dies, weil die Linie am Bahnhof wenden muss und sich deshalb die Gesamtfahrzeit verlängert, Dadurch muss bei gleicher Taktfrequenz gesamthaft ein Fahrzeug mehr als im Trambetrieb eingesetzt werden.

*Einschätzung der Variante 1*

- Eine radiale Buslinie hätte den Vorteil, dass das Angebot gut auf die Nachfrage abgestimmt werden könnte. Für die Fahrgäste brächte sie den Nachteil, für die Weiterfahrt Richtung Zytglogge am Bahnhof umsteigen zu müssen.
- Der 10-Minuten-Takt führt je nach Prognoseszenario im Horizont 2040 zu hohen Auslastungen in den Spitzenstunden. Bei einzelnen Kursen ist damit zu rechnen, dass sie überfüllt wären.
- Würde der Fischermätteli-Ast von Tram auf Bus umgestellt, müsste nach Inbetriebnahme des Trams nach Ostermundigen ein Tram aus Richtung Osten am Bahnhof wenden. Das brächte die in Kapitel 2.2 dargelegten Probleme mit sich.

### **5.3 Variante 2: Durchbindung mit Buslinie 21 Bern Bahnhof–Bremgarten**

**Linienführung:**

Ein Fischermätteli-Bus könnte schon kurz-/mittelfristig mit der Linie 21 nach Bremgarten verknüpft werden, da diese heute als Radiallinie bis Bern Bahnhof verkehrt. Um die Durchbindung zu ermöglichen, müsste der Bus aus Richtung Fischermätteli über die Achse Schwarztorstrasse – Belpstrasse – Laupenstrasse – Bubenbergplatz verkehren. Dies weil von Westen kommende Fahrzeuge auf der Effingerstrasse am Knoten Kocherpark nicht links in die Belpstrasse einbiegen können. Keine Option wäre es, den Bus fahrplanmässig via Hirschengraben zu führen und die Tramgleise auf dem Bubenbergplatz queren zu lassen. Dagegen sprechen Gründe des Betriebs (Bus/Tram-Behinderung) und der Verkehrssicherheit. Auf dem Weg ins Fischermätteli könnte der Bus via Laupenstrasse – Belpstrasse – Effingerstrasse verkehren. Am Bahnhof Bern wäre die Haltekante der Linie 20 auf dem Bahnhofplatz zu bedienen, am Hirschengraben könnten die Busse die Haltestellen der Linie 12 auf der Laupenstrasse anfahren. Anstelle der Haltestelle Kaufmännischer Verband würde stadteinwärts die Haltestelle Hasler der Linie 17 bedient. Die bestehende Haltestelle Kocherpark kann stadteinwärts ebenfalls nicht angefahren werden.

**Fahrzeugart:**

Die Buslinie 21 (Bern Bahnhof–Bremgarten) wurde im Frühling/Sommer 2023 auf Elektrogelenkbus (Streckenlader) umgestellt. Deshalb müsste auch der Linienast ins Fischermätteli als Streckenlader verkehren.

**Takt:**

Die Linie 21 fährt mit Elektrogelenkbussen im 7,5-Minuten-Takt, was auch mittel-/langfristig für eine Buslinie ins Fischermätteli passen würde. Nach der Realisierung der Überbauung Viererfeld muss das Angebot der Linie 21 gemäss Netzstrategie bis Äussere Enge zu einem 3,75-Minuten-Takt verdichtet werden. Die Verdichtungsbusse würden nur zwischen Bern Bahnhof und Äussere Enge verkehren. Am Bahnhof ergeben sich so aber in Richtung Äussere Enge unterschiedliche Abfahrtsorte (reguläre Kurse: Haltekante Linie 20, Verdichtungskurse: heutige Haltestelle Linie 21), was für die Fahrgäste sehr nachteilig ist.

**Betriebskosten:**

Beim Betrieb einer mit der Linie 21 durchgebundenen Buslinie mit E-Fahrzeugen würden Mehrkosten von ca. 200'000 bis 250'000 Franken/Jahr anfallen.

*Einschätzung der Variante 2*

- Die Verknüpfung der Linien Fischermätteli und Bremgarten wäre kurz- und mittelfristig eine vertretbare Lösung. Die Nachfrage ist auf beiden Ästen heute ungefähr vergleichbar.
- Langfristig entwickelt sich die Nachfrage jedoch unterschiedlich. Insbesondere durch die Überbauung Viererfeld wird auf dem Bremgarten-Ast die Nachfrage stärker zunehmen. Dies würde dazu führen, dass auf dem Abschnitt Bern Bahnhof bis Äussere Enge Verdichtungsbusse eingesetzt werden müssen. Diese müssten analog der heutigen Linie 21 an der Ostseite des Bahnhofgebäudes wenden und können damit nicht dieselbe Haltekante wie die Busse von/nach Bremgarten bedienen. Dies wäre für die Fahrgäste sehr nachteilig. Eine alternative Wendemöglichkeit, welche die Fahrzeit nicht verlängern würde, konnte nicht gefunden werden.
- Bei der Umstellung des Fischermätteli-Asts auf Busbetrieb müsste eine Tramlinie aus Osten am Bahnhof wenden, was zu den dargelegten Problemen führt (vgl. Kapitel 2.2).
- Würde der Fischermätteli-Bus über die Schwarztorstrasse geführt, würde dadurch in Richtung Stadt das Angebots an den stark frequentierten Haltestellen Kaufmännischer Verband und Kocherpark reduziert.
- Die Fahrgäste aus dem Fischermätteli/Mattenhof würden die direkten Verbindungen in die Altstadt und ins Kirchenfeld verlieren.
- Die Fahrgäste aus dem neuen Viererfeldquartier und von Bremgarten würden eine Direktverbindung in den Mattenhof erhalten.
- Die Laupenstrasse würde durch eine Buslinie zusätzlich belastet<sup>14</sup>. Schon heute herrscht dort ein hohes ÖV-Aufkommen. Mittelfristig wird durch die Umsetzung der Vorschläge der ZMB Insel dieses Aufkommen weiter zunehmen und die betrieblichen Risiken für den ÖV auf der Laupenstrasse erhöhen<sup>15</sup>. Die durch die neue Buslinie mitbenützten Haltekanten der Linie 20 auf dem Bahnhofplatz wären möglicherweise zu den Spitzenstunden überlastet.

---

<sup>14</sup> Die Netzstrategie schlug ebenfalls eine zusätzliche Buslinie in dichtem Takt auf der Laupenstrasse vor (Durchbindung der Linien 17 und 21). Diese Variante wurde nicht im Detail auf die Machbarkeit überprüft und bisher nicht weiterverfolgt.

<sup>15</sup> In der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) ÖV-Erschliessung Inselareal wurde eine Lösung mit zwei Doppelgelenkbuslinien (Variante Bus Y) nach Europaplatz bzw. Güterbahnhof vorgeschlagen. Die Studie wies explizit darauf hin, dass die betriebliche Machbarkeit im Raum Bahnhof Bern noch zu untersuchen ist.



## 5.4 Variante 3: Durchbindung mit der Linie 12 Bern Bahnhof–Zentrum Paul Klee

### Linienführung:

Sobald das Tram Bern-Ostermundigen verkehrt, könnte eine Fischermätteli-Buslinie theoretisch mit dem Ast der Buslinie 12 (Richtung Zentrum Paul Klee) verknüpft werden. Die Linie wird ab diesem Zeitpunkt nicht mehr durch die Markt- und Spitalgasse, sondern neu über die Schauplatzgasse/Bundesgasse geführt und wendet aus Richtung Zentrum Paul Klee am Bahnhof.<sup>16</sup> Bis zur Inbetriebnahme von Tram Bern-Ostermundigen müsste eine Buslinie aus dem Fischermätteli als Radiallinie geführt werden, aufgrund des Gleiszustandes käme ein Weiterbetrieb der Tramlinie ohne Sanierung nicht in Betracht. Die Linienführung des Fischermätteli-Busses wäre wie bei der Variante 1. Am Bahnhof würde Richtung Fischermätteli die heutige Haltestelle der Buslinie 10 Richtung Schliern bedient. Richtung Zentrum Paul Klee müsste die geeignete Haltestelle noch bestimmt werden.

### Fahrzeugart:

Auf der Linie 12 verkehren heute Trolleybusse, folglich wäre dies auch ins Fischermätteli der Fall. Dazu müssten auf der Strecke ins Fischermätteli Fahrleitungen erstellt werden. Gegebenenfalls liesse sich ein Teil der Linie fahrleitungslos betreiben, genauere Aussagen dazu könnten aber nur im Rahmen einer Projektierung gemacht werden (siehe Kap. 5.1, Investitionskosten).

### Takt:

Die heutigen Fahrplantakte der Linie 12 könnten zunächst übernommen werden. Die vergleichsweise hohe Nachfrage in der unteren Altstadt (Freizeitverkehr) führt dazu, dass auch tagsüber ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und am Wochenende ein relativ dichtes Angebot auf der Linie 12 gefahren werden muss. Dies wirkt sich ungünstig auf die Betriebskosten aus. Diese Problematik dürfte sich langfristig noch akzentuieren, da auf dem Abschnitt durch die Altstadt eine starke Zunahme im Einkaufs- und Freizeitverkehr erwartet wird und das Angebot deshalb weiter zu verdichten ist. Diese Massnahmen wären auch auf dem Fischermätteli-Ast zu übernehmen, mit entsprechenden Folgen für die Betriebskosten.

### Betriebskosten:

Beim Betrieb einer mit der Linie 12 durchgebundenen Buslinie mit Trolleybussen ist mittelfristig mit Mehrkosten von ca. 750'000 bis 800'000 Franken/Jahr zu rechnen. Langfristig dürften die Mehrkosten abhängig vom benötigten Angebot auf der Linie 12 noch höher ausfallen. Die Mehrkosten im Vergleich zur Variante 1 sind auf den höheren Takt, bzw. die dazu erforderlichen zusätzlichen Fahrzeuge zurückzuführen.

### Einschätzung der Variante 3

- Würde eine Buslinie Fischermätteli mit der Buslinie 12 verbunden, fielen durch den Bau der Trolleybus-Infrastruktur (Fahrleitung, Gleichrichter) Investitionskosten in der Grössenordnung von 5 Mio. Franken an.
- Grundsätzlich eignen sich die beiden Linienäste wegen sehr unterschiedlichem Nachfrageverlauf nicht zur Verknüpfung. Insbesondere tagsüber ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und am Wochenende bestehen grosse Nachfrageunterschiede.
- Die hohe Nachfrage auf dem Ast Zentrum Paul Klee würde auf dem Ast Fischermätteli zu deutlich höheren Betriebskosten als bei einem Trambetrieb führen. Weil langfristig das Angebot wegen der steigenden Nachfrage in der Altstadt (Freizeitverkehr) verdichtet werden muss, würden die Betriebskosten weiter zunehmen.

<sup>16</sup> Der Ast Holligen wird dann gemäss heutigem Planungsstand mit dem Ast Neufeld der Linie 11 verknüpft.

- Bei der Umstellung des Fischermätteli-Asts auf Busbetrieb müsste eine Tramlinie aus Osten am Bahnhof wenden, was zu den bekannten Problemen führt (vgl. Kapitel 2.2).

## **5.5 Variante 4: Umleitung der Buslinie 17 an Stelle der Tramlinie 6 (Prüfauftrag 2)**

### **Linienführung:**

Auf ihrer angestammten Route via Loryplatz könnte die Linie 17 das heutige Einzugsgebiet der Tramlinie 6 nicht befriedigend abdecken. Sie müsste deshalb über die Route der Tramlinie 6 (Brunnmattstrasse – Pestalozzistrasse – Weissensteinstrasse) fahren. Die Umleitung würde die Fahrzeit der Linie 17 um rund eineinhalb bis zwei Minuten verlängern. Nicht mehr bedient würde der Loryplatz, von wo aus heute das Inselareal in Fussdistanz zu erreichen und ein schlankes Umsteigen auf die Tramlinien 7 und 8 Richtung Bern West möglich ist.

### **Fahrzeugart:**

Die Buslinie 17 wird heute mit Elektrogelenkbussen (Streckenlader) betrieben und würde auch auf der neuen Streckenführung mit dem gleichen Fahrzeugtyp betrieben.

### **Takt:**

Die Buslinie 17 fährt heute im 7.5-Minuten-Takt und kann so keine zusätzliche Nachfrage aus dem Fischermätteli/Mattenhof-Quartier übernehmen. Mittel-/langfristig müsste die Linie zur Bereitstellung genügender Kapazität zwischen Fischermätteli und Bern Bahnhof in den Spitzenstunden mindestens im 5-Minuten-Takt verkehren (vgl. Nachfrageprognose im Kapitel 2.1). Je nach Prognoseszenario würde im 5-Minuten-Takt aber in der Spitzenstunde eine Auslastung von mehr als 85 Prozent erreicht. Eine solche Auslastung führt erfahrungsgemäss zu überlasteten Kursen und einer entsprechenden Abnahme des Fahrgastkomforts und der Betriebsstabilität.

### **Betriebskosten:**

Die Betriebskosten sind abhängig von der genauen Ausgestaltung des Angebots, welche im Rahmen dieses Berichts nicht im Einzelnen bestimmt werden kann. So muss im Moment offen bleiben, welche Kapazität tagsüber zu den Zwischenzeiten nötig wären. Im Grundsatz ist aber klar, dass durch den Ersatz des heutigen Fischermätteli-Asts der Linie 6 durch eine umgeleitete Linie 17 Betriebskosten eingespart werden könnten, wobei sich die Grössenordnung der Einsparung je nach Betriebskonzept zwischen 100'000 und 700'000 Franken/Jahr bewegen könnten.

### *Einschätzung der Variante 4*

- Die Buslinie 17 mit dem heutigen Fahrplankonzept bietet nicht genügend Kapazität, um zusätzlich die Nachfrage aus dem Fischermätteli- und Mattenhofquartier zu übernehmen. In den Spitzenstunden müsste die Linie mindestens im 5-Minuten-Takt verkehren – mit entsprechender Busbelastung im Quartier. Dennoch würde je nach Prognoseszenario hohe Belegungen erreicht, was zu Einbussen beim Fahrgastkomfort und der Betriebsstabilität führen würde.
- Die Umleitung der Linie 17 via Pestalozzi- und Brunnmattstrasse würde die Fahrzeit für Fahrgäste z.B. ab Bern Bahnhof nach Köniz um eineinhalb bis zwei Minuten verlängern.
- Die wichtige Haltestelle Loryplatz (u.a. Umsteigepunkt von/nach den Tramlinien Richtung Westen, Fussverbindung zum Inselareal) würde nicht mehr bedient. Heute steigen 20 Prozent der Personen, die zwischen den Haltestellen Fischermätteli und Loryplatz im 17er-Bus unterwegs sind, am Loryplatz aus. Der Loryplatz gehört zu den am meisten frequentierten Haltestellen dieser Linie.

- Würde der Fischermätteli-Ast von Tram auf Bus umgestellt, müsste nach Inbetriebnahme des Trams nach Ostermündigen ein Tram aus Richtung Osten am Bahnhof wenden. Das brächte die in Kapitel 2.2 dargelegten Probleme mit sich.
- Durch den Ersatz des heutigen Fischermätteli-Asts der Linie 6 durch eine umgeleitete Linie 17 können gegenüber heute Betriebskosten eingespart werden.
- Die häufiger fahrenden Busse der Linie 17 hätten negative Auswirkungen auf den Veloverkehr, insbesondere bei der Kreuzung Fischermätteli und in Richtung stadteinwärts beim Abbiegen von der Weissensteinstrasse in die Pestalozzistrasse.

#### **Busshuttle und Tangente als weitere Möglichkeiten?**

Neben den vier geschilderten Busvarianten sind theoretisch zwei weitere Erschliessungsmöglichkeiten anstelle des heutigen Fischermätteli-Trams denkbar. Zum einen könnte die Tramlinie 6 aus Richtung Worb lediglich bis Brunnhof geführt werden. Ab Brunnhof übernehme ein Shuttlebus die Feinverteilung im Quartier. Damit die auf dieser Tramlinie eingesetzten Zweirichtungsfahrzeuge beim Brunnhof wenden könnten, müsste eine mit dem übrigen Verkehr kompatible Kehranlage eingerichtet werden. Auch der Bus müsste beim Brunnhof wenden können. Die Fahrgäste aus dem Quartier hätten den Nachteil, auf der Strecke zum Bahnhof neu umsteigen zu müssen.

Zum anderen könnte die mit der Überbauung des Gaswerkareals geplante neue Busradiallinie als zentrumsnahe Tangente vom Gaswerk ins Fischermätteli geführt werden, anstatt, wie angedacht, zum Bahnhof und zurück. Das hätte den Vorteil, dass der Raum Bahnhof entlastet würde. Als deutlicher Nachteil wäre allerdings zu werten, dass weder die Fahrgäste aus dem Fischermätteli/Mattenhof noch jene aus dem Gaswerkareal umsteigefrei zum Bahnhof gelangen könnten. Auch würde der für die Linie zum Gaswerkareal in Betracht gezogene 15- oder 10-Minuten-Takt mit kleineren Standardbussen wegen der erwarteten steigenden Nachfrage längerfristig nicht ausreichen, um das Fischermätteli/Mattenhof-Quartier zu erschliessen.

Diese beiden Varianten wurden als nicht zielführend beurteilt und deshalb nicht weiter untersucht.

## **5.6 Infrastruktur-Kosten**

Die Gesamtkosten für das Projekt Gleisersatz Brunnhof – Fischermätteli belaufen sich gemäss Kostenvoranschlag auf 42,6 Mio. Franken (inkl. MwSt). Der städtische Anteil beträgt 13 Mio. Franken, hinzu kommen Kosten für die Projektierung und Realisierung des Fuss-/Radwegs Schwarzorstrasse (Drittprojekt), die vorfinanzierten Kosten für die Sanierung der privaten Abwasseranschlüsse, Reserven sowie Kostenanteile für Zusatzaufwendungen. Insgesamt beträgt der städtische Finanzierungsbedarf somit 15,7 Mio. Franken, davon entfallen 10,4 Mio. Franken auf den Strassenbau (Investitionsrechnung) und 5,3 Mio. Franken auf die Sonderrechnung Stadtentwässerung (gebührenfinanzierter Anteil; alle Beträge inkl. MwSt).

Mit einer Umstellung des Fischermätteli-Asts von Tram auf Bus würden sich die Infrastrukturkosten verändern<sup>17</sup>. Der Aufwand für den Neubau der Gleise und der Fahrleitungen würde wegfallen, wie auch der im Sanierungsprojekt vorgesehene Aufwand für Werkleitungen, die aufgrund des Gleisoberbaus umgelegt werden müssen. Hingegen wäre bei beiden Varianten der Rückbau der Gleise notwendig. Für die Erstellung einer Ladestation an der Endhaltestelle Fischermätteli würden Kosten zu Lasten BERNMOBIL entstehen. Der Strassenbau in der Brunnmatt- und Pestalozzistrasse würde neu über die gesamte Breite zulasten der Stadt gehen. Die folgende

<sup>17</sup> Angenommen wird – auf Basis des Kostenvoranschlags für die Gleissanierung Brunnhof – Fischermätteli – eine Referenzlösung für einen Betrieb mit Elektrobussen.

Tabelle zeigt die Kosten für das Gesamtprojekt pro Projektpartner im Vergleich zwischen den beiden Lösungen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Kosten der Buslösung nur grob geschätzt sind (+/-50%), da hierzu im Gegensatz zum Tram kein Bauprojekt vorliegt. Ein Vergleich der Grössenordnungen ist trotzdem möglich.

#### Kosten Gesamtprojekt (Grobkosten, inkl. MwSt.)

	<b>Tram</b>		<b>Bus</b>		<b>Diff.</b>
Stadt	13.0	31%	14.9	44%	1.9
Bernmobil	17.4	40%	7.0	20%	-10.4
Kanton	2.8	7%	3.5	10%	0.7
ewb	9.4	22%	9.0	26%	-0.4
<b>Total Kosten Gesamtprojekt</b>	<b>42.6</b>	<b>100%</b>	<b>34.4</b>	<b>100%</b>	<b>-8.2</b>

Eine E-Buslösung würde demnach insgesamt rund 7,5 Mio. Franken weniger kosten als das aktuelle Projekt. Allerdings würde der Kostenanteil der Stadt Bern rund 2,0 Mio. Franken höher ausfallen. Bei der Tramlösung wird der sog. «Tramtrog», welcher einen wesentlichen Bestandteil der Strasseninfrastruktur inklusive der Oberfläche bildet, gemäss kantonaler Gesetzgebung durch BERNMOBIL finanziert. Bei der Buslösung müsste die Stadt hingegen die Kosten für die gesamte Strassensanierung (abzüglich Rückbaues der Gleisinfrastruktur) selbst tragen. Deshalb steigt ihr Anteil an den Kosten des Gesamtprojekts von 31 auf 44 Prozent. In der Folge wären auch ihre Unterhaltskosten höher, da BERNMOBIL bei der Tramlösung den Strassenunterhalt im Bereich der Gleisanlage grösstenteils übernimmt. Dabei würden sich die Kosten für die Stadt bei der Buslösung im Vergleich mit der Tramlösung wie folgt darstellen:

#### Kostenanteil Stadt (Gliederung gemäss Stadtratsvortrag, inkl. MwSt.)

	<b>Tram</b>	<b>Bus</b>	<b>Diff.</b>	
Realisierungskosten	13.0	14.9	1.9	vgl. SRV, Kap. 7.3
<i>davon steuerfinanziert (Strasse)</i>	6.7	7.5	0.8	
<i>davon gebührenfinanziert (Siedlungsentwässerung)</i>	3.2	3.2	0.0	
<i>davon Honorare, Diverses</i>	3.1	4.2	1.1	
Fuss- und Radweg Schwarztorstrasse	0.5	0.5	0.0	vgl. SRV, Kap. 5.7
Kosten für Zusatzaufwendungen	2.2	2.2	0.0	vgl. SRV, Kap. 7.4
<i>davon steuerfinanziert (Strasse)</i>	1.2	1.2	0.0	
<i>davon gebührenfinanziert (Siedlungsentwässerung)</i>	1.0	1.0	0.0	
<b>Total Ausführungskredit</b>	<b>15.7</b>	<b>17.6</b>	<b>1.9</b>	

## 5.7 Vor- und Nachteile einer Buslösung im Vergleich zur geplanten Tramlösung

### Veloverkehr

Eine Strasse mit Tramschienen birgt für den Veloverkehr generell ein gewisses Gefahrenpotenzial, dies besonders in beengten Strassenabschnitten wie dem unteren Teil der Brunnmattstrasse zwischen Schwarztorstrasse und Cäcilienplatz (vgl. Kapitel 3). Diese Nachteile könnten mit einer Buslösung zwar teilweise eliminiert werden, zudem wären gewisse zusätzliche Verbesserungen möglich. Auch bei einer Buslösung würden allerdings wegen dem engen Strassenraum im Abschnitt Brunnmattstrasse/Pestalozzistrasse gewisse Schwierigkeiten bzw. Gefahren für den Veloverkehr fortbestehen. Je nach Busvariante wäre die Taktfrequenz zudem höher als bei der

Tramlösung, was gerade auch im genannten Strassenabschnitt für die Velofahrenden nachteilig ist. Im Raum Bahnhof/Hirschengraben würde zudem eine Buslösung die Situation für den Veloverkehr relevant verschlechtern.

#### *Einbettung ins ÖV-Gesamtsystem – Belastung Raum Bahnhof/Hirschengraben*

Würde der Fischermätteli-Ast auf Bus umgestellt, müsste nach Inbetriebnahme des Trams nach Ostermündigen eine Tramlinie aus Richtung Osten fahrplanmässig am Bahnhof wenden und den Hirschengraben Ost queren – verbunden mit erheblichen Nachteilen für die Sicherheit des Veloverkehrs und die Betriebsstabilität des ÖV (vgl. Kapitel 2.2). Zusätzlich kämen je nach Variante zusätzliche Bewegungen einer Buslinie vom Fischermätteli oder einer verdichteten Linie 17 hinzu, was insbesondere zu einer Verschärfung der Situation beim Hirschengraben Ost und der dort in beiden Richtungen verlaufenden Velohaupttroute führen würde, aber für den Veloverkehr auch im Abschnitt Brunnmattstrasse-Pestalozzistrasse spürbar wäre.

#### *Verbindungsqualität Fischermätteli-Quartier*

Eine Buslinie ins Fischermätteli würde je nach Variante kurzfristig zwischen 6 und 10 Mal pro Stunde verkehren (5- bis 10-Minuten-Takt). Langfristig wäre bei einer Verknüpfung mit der Linie 12 (Variante 3) oder einer Umleitung der Linie 17 (Variante 4) auch ein noch dichterer Takt denkbar. Eine Tramlinie wird demgegenüber weiterhin im 10-Minuten-Takt verkehren.

Bei einer Buslösung würde das Fischermätteli-Quartier darum mittel- und langfristig u.U. mit einem dichteren Fahrplankontakt erschlossen. Für die Fahrgäste würde das einen gewissen Vorteil darstellen, der allerdings erfahrungsgemäss bei Taktfolgen von 10 Minuten und weniger nicht hoch einzuschätzen ist. Nachteilig wäre dabei, dass die direkte Verbindung aus dem Quartier in die Altstadt in den meisten geprüften Varianten wegfallen würde. Einzig bei der Variante 3 (Verknüpfung mit der Linie 12) könnte sie beibehalten werden. Die Umsetzung dieser Variante ist aber wegen ihrer hohen zusätzlichen Betriebskosten unwahrscheinlich.

#### *Investitionskosten*

Das Sanierungsprojekt mit einer Tramlösung verursacht Gesamtkosten von rund 41,9 Mio Franken (vgl. dazu und zum Folgenden Kapitel 5.6). Bei einer Umstellung des Fischermätteli-Asts von Tram auf Bus würden sich diese Summe um rund 9 Mio Franken reduzieren. Für die Stadt würden in diesem Fall allerdings trotzdem Mehrkosten von 2,0 Mio. Franken resultieren, da sie die Strassensanierung alleine finanzieren müsste und deshalb auch einen höheren Anteil der Projektleitungskosten tragen müsste.

#### *Betriebskosten*

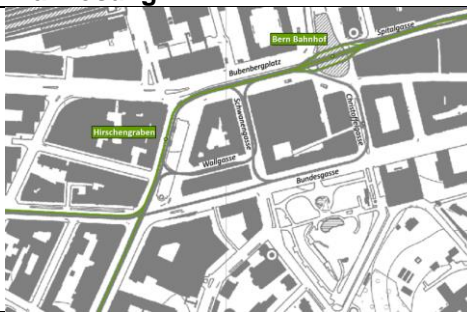
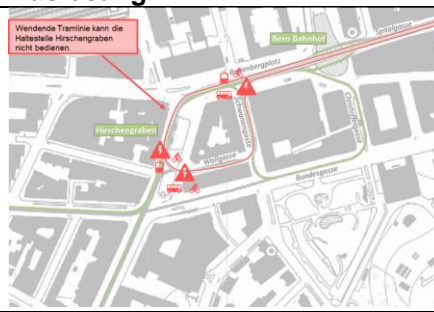
Die Betriebskosten der vier Varianten variieren stark. Die Umleitung der Linie 17 durch das Mattenhofquartier (Variante 4) würde Betriebskosten einsparen. Bei den anderen Varianten wäre mit einer Zunahme der Betriebskosten zu rechnen. Am tiefsten fiel die Zunahme beim Ersatz des Fischermätteli-Asts durch eine radiale Buslinie (Variante 1) aus. Bei dieser Variante wäre der Zeitbedarf für das Wenden am Bahnhof Grund für die Zunahme der Betriebskosten. Bei den anderen Varianten, welche Durchbindungen mit der Linie 12 oder 21 vorsehen, wäre die höhere Nachfrage auf dem anderen Linienast bzw. die dort erforderliche höhere Taktfrequenz Grund für die Zunahme der Betriebskosten.

## 6 Fazit: Tram oder Bus auf der Linie 6?

In einer Gesamtabwägung zeigt sich, dass das Tram – aus heutiger Sicht – in verschiedener Hinsicht die bessere Lösung als der Bus ist. Den Fahrgästen aus dem Fischermätteli und dem Mattenhof bietet sie eine direkte Verbindung in die Altstadt und ins Kirchenfeldquartier. Zusammen mit der Tramlinie 3 gewährleistet die Tramlinie 6, dass ab der Inbetriebnahme von Tram Bern-Ostermundigen alle Tramlinien durchgebunden sind und keine Tramlinie mehr fahrplanmässig am Bahnhof wenden muss, womit der stark belastete Raum Bahnhof-Hirschengraben entlastet wird. Trotz höherer Gesamtkosten sind die Investitions- und Unterhaltskosten für die Stadt zudem beim Tram geringer.

Diesen Vorteilen der Tramlösung steht gegenüber, dass mit dem Tram auf der Brunnmatt- und Pestalozzistrasse wegen des engen Strassenquerschnitts keine befriedigende Situation für den Veloverkehr geschaffen werden kann. Auch bei einer Busvariante wäre allerdings eine gute Lösung für Velofahrende in diesem Abschnitt nicht möglich. Zudem dient diese Route für das Velo fast ausschliesslich der lokalen Erschliessung und wird vergleichsweise wenig frequentiert. Somit ist die ungünstige Situation für den Veloverkehr aus fachlicher Sicht vertretbar. Bei einer Buslösung könnten zudem (bei einer der Varianten) Betriebskosten eingespart werden.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wichtigsten Vor- und Nachteile einer Bus- bzw. Tramlinie zusammengefasst:

	Tramlösung	Buslösung
Situation im Raum Bahnhof mit Tram Bern-Ostermundigen		
Wichtigste Vorteile:	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Direktverbindung für Fahrgäste des Fischermätteliquartiers von/nach Altstadt/Kirchenfeld</li> <li>+ Nach Inbetriebnahme des Trams Bern-Ostermundigen fünf durchgebundene Tramlinien</li> <li>+ Entlastung Raum Bahnhof: keine fahrplanmässig wendende Tramlinie von Osten her am Bahnhof nach Realisierung Tram Bern-Ostermundigen</li> <li>+ Entlastung Raum Bahnhof: mittel-/langfristig weniger ÖV-Bewegungen im Raum Bahnhof wegen der «vermeidene» Buslinie Fischermätteli/vermeidene Taktverdichtung Linie 17</li> <li>+ mittel-/langfristig tiefere Betriebskosten unter der Annahme, dass Mattenhofquartier durch eine separate Buslinie erschlossen wird (Varianten 1-3).</li> <li>+ tiefere Investitionskosten für die Stadt wegen vorteilhafterem Kostenverteilungsschlüssel zwischen den Projektpartnern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Vorteile für Velo im Fischermätteli aufgrund des Rückbaus der Tramgleise</li> <li>+ je nach Busvariante mittel-/langfristig mehr ÖV-Verbindungen für Quartier Fischermätteli</li> <li>+ tiefere Gesamtinvestitionskosten für das Sanierungsprojekt</li> <li>+ tiefere Betriebskosten unter der Annahme, dass Mattenhofquartier durch umgeleitete Linie 17 (Variante 4) erschlossen wird</li> </ul>

---

Wichtigste Nachteile:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachteile für Velo im Quartier Fischermätteli aufgrund der Tramgleise</li> <li>- höhere Gesamtinvestitionskosten, da sowohl die Schienen- als auch die Strasseninfrastruktur saniert werden müssen</li> <li>- höhere Betriebskosten unter der Annahme, dass Mattenhofquartier durch umgeleitete Buslinie 17 erschlossen würde (Variante 4)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- keine Direktverbindung aus dem Fischermätteli von/nach Altstadt/Kirchenfeld. Eine Direktverbindung in die Altstadt könnte nur bei einer kostspieligen Verknüpfung mit der Linie 12 (Variante 3) beibehalten werden.</li> <li>- nach Realisierung Tram Bern-Ostermundigen: Fahrplanmässig wendende Tramlinie am Bahnhof aus Richtung Osten, was für den ÖV-Betrieb und die Sicherheit des Veloverkehrs im Raum Bahnhof/Hirschengraben problematisch ist und gegenüber heute eine klare Verschlechterung darstellt</li> <li>- mittel-/langfristig mehr ÖV-Bewegungen im bereits stark belasteten Raum Bahnhof.</li> <li>- verstärkte Tram/Bus-Eigenbehinderung aus neuer Kreuzungssituation am Hirschengraben Ost</li> <li>- höhere Investitionskosten für die Stadt wegen verändertem Kostenverteilungsschlüssel zwischen den Projektpartnern</li> <li>- mittel-/langfristig höhere Betriebskosten unter der Annahme, dass das Mattenhofquartier durch eine separate Linie erschlossen wird (Varianten 1-3).</li> </ul>
-----------------------	--	---

---

Eine fachliche Gesamtabwägung fällt daher zu Gunsten des Trams aus. Dabei ist einzuräumen, dass in mehrere Hinsicht Unsicherheiten bestehen. So wird sich weisen müssen, ob die aktualisierten GVM-Prognosen zutreffen, welches die Auswirkungen der grossen Infrastrukturmassnahmen im Raum Bahnhof sein werden und zu welchen Ergebnissen die laufenden Planungen Raum Bahnhof und zur Zweiten Tramachse Innenstadt kommen. Die Erfahrungen aus der Umsetzung der beschlossenen Entwicklungsschritte und den Erkenntnissen der Planungsstudien gilt es abzuwarten, bevor ein langfristiger Entscheid hinsichtlich der ÖV-Erschliessung des Fischermätteli-quartiers gefällt wird. Die Entscheidung für einen Busbetrieb zum heutigen Zeitpunkt – zwingend verknüpft mit der Entfernung der Traminfrastruktur – könnte sich ansonsten mittel- und langfristig als falsch herausstellen.

## **7 Stellungnahme des Amts für öffentlicher Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV)**

Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV) erachtet den vorliegenden Fachbericht als vollständig und fachlich sehr fundiert. Das AÖV teilt das Fazit der Stadt Bern, wonach ein Weiterbetrieb des Tramasts Fischermätteli die beste Lösung für die Erschliessung des betreffenden Korridors wie auch für das ÖV-Netz der Kernagglomeration darstellt.

Von massgeblicher Bedeutung für die Einschätzung des AÖV ist die Situation im Raum Bahnhof/Hirschengraben, wo wendende Trams aus Kunden-, Betriebs- und Gesamtverkehrssicht möglichst zu vermeiden sind. Dieser Zustand lässt sich mit der Inbetriebnahme der Tramlinie Bern-Ostermundigen und dem Weiterbetrieb der Linie ins Fischermätteli ab 2029 erreichen.

Sollte sich die Stadt Bern entgegen der Empfehlung des vorliegenden Berichts für eine Buslösung entscheiden, steht für das AÖV aus Sicht des Bestellers des ÖV-Angebots eine Radiallinie ohne Durchbindung am Bahnhof klar im Vordergrund. Diese Lösung steht aus Kostengründen und aufgrund der Nachfragegerechtigkeit des Angebots im Vordergrund, obwohl sie aus Gesamtnetz- und Kundensicht eine klar schlechtere Lösung als die Tramlinie 6 darstellt.

Gemäss den kantonalen gesetzlichen Grundlagen entscheidet der Grosse Rat im Rahmen des Angebotsbeschlusses öffentlicher Verkehr über die Betriebsmittelart (Tram oder Bus) und die Linien des öffentlichen Verkehrs. Dabei stützt sich der Grosse Rat auf die Anträge der Regionalkonferenz Bern Mittelland. Der aktuelle Angebotsbeschluss wurde im März 2024 um ein Jahr verlängert und legt für die Linie ins Fischermätteli den Trambetrieb für die Periode bis Ende 2026 fest. Über eine Umstellung der Linie auf Busbetrieb hätte somit der Grosse Rat im März 2026 zu entscheiden.



## 8 Stellungnahme Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM)

Die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM begrüsst den vorliegenden Fachbericht des Tiefbauamts der Stadt Bern. Die dargestellten Ergebnisse werden klar mitgetragen. Aus regionaler Sicht erfolgt im Fachbericht eine nachvollziehbare Herleitung und Abstützung auf die regionalen Planungen, vor allem auch auf die Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern von 2020. Die verschiedenen Varianten zur Erschliessung des Fischermätteli mit dem ÖV und dem Veloverkehr werden schlüssig beschrieben.

Für das Tram- und Busliniennetz im Agglomerationsraum ist es wichtig, dass die Erschliessung des Fischermätteli weiterhin per Tram erfolgt, um ein attraktives und funktionierendes ÖV-Gesamtnetz in der Kernagglomeration sicherzustellen.

Ab der Haltestelle Kaufmännischer Verband in Richtung Bahnhof übernimmt die Tramlinie 6 Kapazitäten der Tramlinie 7 und 8 und stellt einen höheren Takt auf diesem Abschnitt sicher. Ferner ist mit dem Tram gewährleistet, dass für Fahrgäste aus dem Fischermätteli attraktive Durchbindungen am Bahnhof fortbestehen.

Das Tramnetz benötigt im Osten und Westen vom Bahnhof Bern eine gleiche Anzahl an Tramästen, damit die Tramlinien am Bahnhof Bern sinnvoll durchgebunden werden können. Ansonsten entstehen unattraktive Wendemanöver von Trams im verkehrlich bereits stark beanspruchten Raum Bahnhof Bern. Falls der Ast Fischermätteli–Bahnhof Bern auf das System Bus umgestellt würde, wären nach der Realisierung des Tram Bern–Ostermundigen Wendemanöver im Raum Bahnhof Bern notwendig.

Aufgrund der beschränkten Kapazitäten der Bushaltekanten um den Bahnhof Bern ist ausserdem zu bemerken, dass eine direkte Anbindung des Fischermätteli-Quartiers mit Bus an den Bahnhof nicht garantiert werden kann. Grundsätzlich vorstellbar wäre, dass das Fischermätteli mit einer neuen oder bestehenden (tangentialen) Buslinie erschlossen bzw. verknüpft würde.

Für die Kommission Verkehr ist die Planung und Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ein wichtiges Anliegen. Sie kann die Einschätzung nachvollziehen und versteht, dass die gewünschte Verkehrsführung für den Veloverkehr im kritischen Abschnitt Brunnmatt-/Pestalozzistrasse für Radfahrende unbefriedigend ist. Es handelt sich jedoch nicht um eine städtische Velohauptverbindung. Der Velodurchgangsverkehr nutzt schon heute grösstenteils die Hauptrouten Weissensteinstrasse (Kantonsstrasse), Könizstrasse und Schwarztorstrasse. Wie der Fachbericht darlegt, kann aufgrund des engen Strassenabschnitts auch mit einer Buslösung eine zufriedenstellende Haltestellenumfahrung für den Veloverkehr nicht zwingend gewährleistet werden. Da die Busse breiter dimensioniert sind als Trams, würde für Velofahrende im eingeschränkten Strassenraum noch weniger Platz zur Verfügung stehen. Zudem sind Trams spurgeführt, was zwar zu einem gewissen Sicherheitsrisiko bei Überquerung der Gleise führt. Auf der anderen Seite sind die Abstände zum Tram jedoch fix und einschätzbar für Velofahrende – im Gegensatz zu den schwerer einschätzbaren Abständen bei den nicht spurgeführten Bussen.

# ANHÄNGE

## (1) Begriffe und Abkürzungen

Angebotskonzept	Planerische Studie zur Ermittlung des optimalen ÖV-Angebots für einen bestimmten Raum bzw. für ein bestimmtes Transportsystem unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben. Für das Tram- und Busangebot in der Region Bern ist dafür die RKBM zuständig. Gestützt auf die Ergebnisse eines Angebotskonzepts stellt sie dem Kanton gegebenenfalls Antrag auf ein neues oder verändertes ÖV-Angebot.
Angebotsqualität	Qualität eines ÖV-Angebots für die Fahrgäste. Wesentliche Kriterien sind Taktichte, Art des Verkehrsmittels und Belegung (Chance auf einen freien Sitzplatz)
Belegung	Gibt bezogen auf einen Kurs oder ein Zeitintervall an, wie stark eine ÖV-Linie ausgelastet ist.
Betriebskosten	Jahreskosten, welche für den Betrieb und die Fahrzeugamortisation einer ÖV-Linie anfallen.
Betriebsstabilität	Fahrplangemässer Betrieb einer ÖV-Linie insbesondere gemessen an der Verspätungsdauer pro Kurs und Fahrplanhalt.
Durchmesserlinie oder durchgebundene Linie	ÖV-Linie, die aus zwei Linienästen besteht, welche im Zentrum des Netzes verknüpft sind.
Fahrgastkomfort	Qualität des Transports für den Fahrgast, insbesondere gemessen an der Belegung und der Betriebsstabilität.
GBF	Gleissanierungsprojekt Brunnmatt-Fischermätteli
GVM	Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern. Es bildet Verkehrsangebot, Verkehrsgeschehen und Verkehrsverhalten sowohl als Ist-Zustand als auch als Prognosen im Raum ab. ( <a href="https://www.bvd.be.ch/de/start/themen/mobilitaet/strategie-grundlagen/gesamtverkehrsmodell.html">https://www.bvd.be.ch/de/start/themen/mobilitaet/strategie-grundlagen/gesamtverkehrsmodell.html</a> )
Investitionskosten	Kosten, die für die Erstellung notwendiger Infrastrukturelemente für eine ÖV-Linie entstehen (z.B. Tramgeleise, Fahrleitungen, Ladestationen usw.).
Hauptverkehrszeiten	Die an Werktagen am Morgen (ca. 07.00-08.30) und Abend (ca. 16.30-18.00) auftretenden Belastungsspitzen im Strassen- und Schienenverkehr
Lichtraumprofil	Die Umgrenzungslinie eines Fahrweges (beispielsweise von Straßen oder Bahn-Gleisen), welche von Hindernissen freizuhalten ist und als Vorgabe für die Projektierung dient.
Masterplan Veloinfrastruktur	Der Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern legt den Netzplan für die städtischen Velorouten und die Standards für die Veloinfrastruktur fest. ( <a href="https://www.bern.ch/velohauptstadt/infrastruktur/masterplan-veloinfrastruktur">https://www.bern.ch/velohauptstadt/infrastruktur/masterplan-veloinfrastruktur</a> )
Nachfragepotenzial	Methodische Abschätzung der zukünftigen Nachfrage auf einer ÖV-Linie.
Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern	Planungsstudie der RKBM (2020) zur Entwicklung der Tram- und Hauptbuslinien sowie zur Wahl der Gefässgrößen – Gelenkbus, Doppelgelenkbus oder Tram. Sie dient als Grundlage für künftige Vertiefungsstudien und die Ausarbeitung konkreter Infrastrukturprojekte. ( <a href="https://www.bernmittelland.ch/de/themen/verkehr/projekte/netzstrategie-oev-kernagglomeration-bern.php">https://www.bernmittelland.ch/de/themen/verkehr/projekte/netzstrategie-oev-kernagglomeration-bern.php</a> )
PVS	Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün des Stadtrats
Radiale Linie	ÖV-Linie, die aus einem Linienast besteht, welche zum Zentrum des Netzes führt und dort wendet.

RKBM	Regionalkonferenz der Region Bern-Mittelland, zuständig u.a. für die regionale Angebotsplanung des öffentlichen Verkehrs
Spitzenstunde	60-Minuten-Intervall mit der höchsten Personen- oder Fahrzeugfrequenz auf einer ÖV-Linie, bzw. einem Strassenabschnitt; zumeist für die Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend ausgewiesen.
Stadtraum Bahnhof	Gebiet rund um den Bahnhof Bern, welches durch die Achse Laupenstrasse-Bubenbergrplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk gequert wird. Für das Gebiet wird momentan eine Testplanung durchgeführt. ( <a href="https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/prd/stadtplanungsamt/news/testplanung-zum-stadtraum-bahnhof-bern">https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/prd/stadtplanungsamt/news/testplanung-zum-stadtraum-bahnhof-bern</a> )
Taktdichte	Zeitlicher Abstand zwischen zwei Kursen einer ÖV-Linie
Taktverdichtung	Zusätzliche Kurse zur Ergänzung des Grundtakts einer ÖV-Linie zu den Hauptverkehrszeiten zur Abdeckung der erhöhten Nachfrage.
Transportkapazität	Maximale Anzahl Personen, die ein ÖV-Fahrzeug transportieren kann.
Traktion	Art des Antriebs, bzw. der Energieversorgung des Fahrzeugs (z.B. fossil, batterieelektrisch, Trolley).
TVS	Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern
Velohauptrouten	Durch den Masterplan Veloinfrastruktur festgelegtes Netz der wichtigsten Velorouten der Stadt Bern.
Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB)	Verkehrsplanerische Studie, welche für ein bestimmtes Gebiet eine Reihe von Varianten (unterschieden nach Linienführung, Verkehrsmittel oder anderer Kriterien) untersucht und methodisch beurteilt.
Zweirichtungsfahrzeuge	Tramkompositionen, welche an beiden Enden mit einem Führerstand ausgerüstet sind. Benötigen am Linienende statt einer Wendeschleife eine Wendeanlage (zusätzlicher Gleisabschnitt und Weichenanlage, Beispiel: Wendeanlage Casinoplatz).

## (2) Kurzchronologie

2011/2012	Erarbeitung eines Vorprojekts für die Gleissanierung Brunnmatt-Fischermätteli; Sistierung
2013	Regionales Tramkonzept durch die Kommission Verkehr der RKBM verabschiedet.
2014	Volksabstimmung über das Projekt Tram Region Bern Postulat «Tram-Ast Fischermätteli (Linie 6) muss bleiben!» durch Stadtrat erheblich erklärt Durchführung kurzfristiger punktueller Massnahmen zur Gleissanierung
2015	Petition «Tram-Ast Fischermätteli (Linie 6) muss bleiben!» mit 1 176 Unterschriften eingereicht
2016	Zustimmung des Kantons zur Wiederaufnahme der Projektierung
2018	Projektierungskredit Gleissanierung Brunnmatt-Fischermätteli; Beschluss des Stadtrats
2020	Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern durch die Kommission Verkehr der RKBM verabschiedet.
2021	Ausführungskredit Gleissanierung Brunnmatt-Fischermätteli; Kostenanteil der Stadt Bern (Abstimmungsbotschaft) vom Gemeinderat zuhanden des Stadtrats verabschiedet. Rückweisungsantrag der vorberatenden Kommission PVS