



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.:	208-2025
Vorstossart:	Motion
Richtlinienmotion:	☐
Geschäftsnummer:	2025.GRPARL.473
Eingereicht am:	01.09.2025
Fraktionsvorstoss:	Nein
Vorstoss Ratsorgan:	Nein
Eingereicht von:	Esseiva (Bern, FDP) (Sprecher/in) Kohli (Wabern, Die Mitte) Steiner (Boll, EVP) Gasser (Ostermundigen, GLP) Freudiger (Langenthal, SVP) Ritter (Burgdorf, GLP) Hess (Nidau, FDP) Rothenbühler (Lauperswil, Die Mitte) Daphinoff (Bern, Die Mitte) Berger (Burgdorf, SP) Müller (Innerberg, SP) Marti (Mittelhäusern, SVP)
Weitere Unterschriften:	0
Dringlichkeit verlangt:	Ja
Dringlichkeit gewährt:	Ja 04.09.2025
RRB-Nr.:	1180/2025 vom 05. November 2025
Direktion:	Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:	Annahme als Postulat

Tramlinie 6 (Worb–Bern–Fischermätteli) im Angebotsbeschluss ÖV 2027–2030 belassen, wenn keine Mehrkosten für den Kanton entstehen

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Tramlinie 6 (Worb–Bern–Fischermätteli) im Angebotsbeschluss ÖV 2027–2030 zu belassen. Dies mit der Auflage verbunden, dass zusätzliche Investitionskosten gegenüber einer Umstellung auf Busbetrieb nicht durch den Kanton getragen werden.

Begründung:

Die Stadt Bern hat sich im September 2024 in einer Volksabstimmung mit über 76 Prozent Ja-Stimmen für die Sanierung der Tramlinie 6 ausgesprochen.

Der Grosse Rat hat in der Wintersession 2025 mit einer Planungserklärung zur Aufgaben- und Finanzplanung festgehalten, dass sich der Kanton nicht an den Sanierungskosten beteiligen soll.

Ein Tram hat mit Blick auf das gesamte ÖV-Netz (insbesondere Problematik Wendeschleife Hirschengraben, die nach Umsetzung ZBB alle Pendlerinnen und Pendler im Kanton treffen würde), die Effizienz und den Fahrkomfort zweifellos Vorteile gegenüber einem Bus. Unbestrittenmassen entstehen durch die Sanierung der Traminfrastruktur Mehrkosten gegenüber einer Umstellung auf einen Busbetrieb. Gemäss Unterlagen der Stadt Bern fallen die Investitionskosten für den Weiterbetrieb des Trams rund acht Millionen Franken höher aus als bei einer Umstellung auf einen Busbetrieb. Unberücksichtigt bleiben dabei die Betriebskosten, die voraussichtlich bei einer Tram- oder Bus-Lösung in einem vergleichbaren Rahmen ausfallen.

Werden die Mehrkosten für Investitionen nicht vom Kanton, sondern durch Dritte (beispielsweise die Stadt Bern) getragen, wird damit dem Grossratsbeschluss der Wintersession 2025 Rechnung getragen, womit die Tramlinie 6 (Worb–Bern–Fischermätteli) im Angebotsbeschluss zu belassen ist.

Begründung der Dringlichkeit: Der Angebotsbeschluss 2027 bis 2030 muss im kommenden Frühjahr dem Grossen Rat vorgelegt werden. Eine spätere Behandlung des vorliegenden Vorstosses wäre sinnlos.

Antwort des Regierungsrates

Die vorliegende Motion beauftragt den Regierungsrat, die Tramlinie 6 (Worb–Bern–Fischermätteli) im Angebotsbeschluss ÖV 2027–2030 zu belassen. Dies verbunden mit der Auflage, dass zusätzliche Investitionskosten gegenüber einer Umstellung auf einen Busbetrieb nicht durch den Kanton getragen werden. Aus Sicht des Regierungsrates ist die Wirtschaftlichkeit des bestellten Angebots ein wichtiges Kriterium. Er ist aber auch der Ansicht, dass eine einzelne Tramlinie nicht ohne Blick auf die Qualität des Gesamtverkehrssystems diskutiert werden kann. Sodann gilt es, das etablierte Finanzierungssystem angemessen zu berücksichtigen. Grundsätzlich beteiligen sich die Gemeinden bereits mit einem Drittel an den ordentlichen Investitionen des Ortsverkehrs.

Im Anschluss an die von den Motionären erwähnte Planungserklärung wurden verschiedene Optionen zur Erschliessung des Fischermätteli-Quartiers untersucht. Die Erschliessung des Fischermätteli-Quartiers wird in jedem Fall Investitionen zu Lasten des Kantons auslösen: Entweder für die Sanierung der bestehenden Strecke oder für deren Rückbau bei einer allfälligen Umstellung auf einen Busbetrieb, wobei bei einer Sanierung mit höheren Kosten zu rechnen ist.

Mit einer Fachstudie ([Studien und Berichte](#)) wurden weitere Entscheidungsgrundlagen erarbeitet, namentlich wurden die Angebotsqualität, die Auswirkungen auf übrige Verkehrsträger, die Umwelt und den Städtebau, die Wirtschaftlichkeit sowie die Umsetzungsrisiken analysiert. Die Studienergebnisse deuten darauf hin, dass aus einer verkehrspolitischen Gesamtsicht die bestehende Tramlösung zu bevorzugen wäre.

Die Studie bildet die Grundlage für den Entwurf des Angebotsbeschlusses ÖV 2027 – 2030, den der Grosse Rat in der Frühjahrssession beraten wird. Der Angebotsbeschluss ist nach Ansicht des Regierungsrates das richtige Gefäss, um über die zukünftige Erschliessung des Fischermätteli-Quartiers und die zusätzliche Kostenbeteiligung der Stadt zu diskutieren.

Im Rahmen des Angebotsbeschlusses wird sich der Regierungsrat zu den zu erwartenden Investitions- und Betriebskosten der Erschliessungslösungen äussern. Er ist zudem bereit, die Frage einer Drittbeteiligung zu prüfen, sollte sich der Grosse Rat im Rahmen der Angebotsdefinition mit einer entsprechenden Auflage entsprechend äussern.

Verteiler
– Grosser Rat