

Signatur: 2026.SR.0073
Geschäftstyp: Kleine Anfrage
Erstunterzeichnende: Alexander Feuz (SVP), Thomas Glauser (SVP)
Mitunterzeichnende: -
Einreichtdatum: 26. Februar 2026

Kleine Anfrage: Alexander Feuz, Thomas Glauser; beide SVP; Passagierzahlen auf der Buslinie 10?; Antwort

Fragen

Der Gemeinderat wird höflich um Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

1. Wie hoch war die durchschnittliche Spitzenstundenbelastung in Lastrichtung im stärksten Linienabschnitt auf den beiden Ästen der Buslinie 10 in den Jahren 2010 bis 2025 (Angaben pro Ast und Jahr)?
2. Von welchem Passagierwachstum bis 2030 ging man aus, als die Studie von 2016 erarbeitet wurde (z. B. Passagierwachstum gemäss Tramkonzept)? Wie sehen die effektiven Zahlen bis 2025 aus?
3. Wie viele Personen können die neusten von Bernmobil eingesetzten Trams (Stadler Tramlink) bzw. Doppelgelenkbusse (HESS DGT lighTram 25 DC) pro Fahrzeug bei 3 Personen pro m² Stehfläche resp. bei 2 Personen pro m² Stehfläche transportieren?

Begründung

In Ostermundigen hat ein Komitee eine Volksinitiative angekündigt, die verlangt, dass auf der Buslinie 10 (Ast Bern Bahnhof–Ostermundigen Rüti) künftig Doppelgelenkbusse verkehren, wie voraussichtlich Ende 2026 auf dem anderen Ast (Bern Bahnhof–Köniz Schliern). Auch die Stadtberner Quartierkommissionen DIALOG Nordquartier und QUAV4 – also die Vertretungen zweier Stadtteile, durch die die Buslinie 10 verkehrt – verlangen, dass eine Doppelgelenkbuslösung geprüft wird. In der Berner Zeitung vom 13. Februar 2026 wurde darüber berichtet.

Im Artikel wird Bernmobil dahingehend zitiert, die Situation auf den beiden Ästen der Buslinie 10 sei bezüglich Passagierzahlen nicht vergleichbar. Diese Aussage begründet Bernmobil mit der Gesamtpassagierzahl pro Jahr, welche auf dem Ostermundiger Ast bei 8.7 Mio. und auf dem Könizer Ast bei 7.9 Millionen Passagieren liege. Zudem sei der Corona-bedingte Einbruch vorbei: die Passagierzahlen hätten 2024 wieder auf Vor-Corona-Niveau gelegen.

Eine wichtige Frage ist aber, ob die Gesamtzahl der Passagiere eine relevante Kennzahl ist, um die beiden Äste zu vergleichen. Denn der Ostermundiger Ast ist mit 16 Haltestellen (inkl. Bern Bahnhof) länger als der Könizer Ast (13 Haltestellen auch inkl. Bern Bahnhof). Von daher erstaunt es nicht, dass auf jenem Ast mehr Leute ein- und aussteigen, wobei viele wohl nur eine Teilstrecke fahren und das Fahrzeug nacheinander, nicht gleichzeitig, benutzen. Für die Wahl des geeigneten Verkehrsmittels (Tram oder Doppelgelenkbus) ist daher die Spitzenbelastung massgebender, denn das ist die Extremsituation, die das Verkehrsmittel bewältigen können muss.

Weiter wird im Artikel suggeriert, dass Doppelgelenkbusse im 2.5-Minuten-Takt die gleiche Transportkapazität aufwiesen wie Trams im 6-Minuten-Takt. Dazu wird auf eine Studie aus dem Vor-Corona-Jahr 2016 verwiesen. Damit wird der u.E. unzutreffende Eindruck erweckt, die Transportkapazität eines Trams liege 2.4mal so hoch wie bei einem Doppelgelenkbus.

Es wird ergänzend auf die Fragestellung verwiesen

Antwort des Gemeinderats

Zu Frage 1:

Der Gemeinderat verweist auf die Zahlen von BERNMOBIL (siehe Tabelle im Anhang).

Zu Frage 2:

Wie im Schlussbericht «Tram Bern Ostermundigen, Grundlagenstudie zur Systemfrage Tram oder Doppelgelenkbus» festgehalten, wurden auf der Basis der Fahrgastzahlen von BERNMOBIL aus dem Jahr 2016 Annahmen zur Siedlungsentwicklung, zum Modalsplit, zum S-Bahn-Entlastungseffekt sowie zum allgemeinen Mobilitätswachstum getroffen. Daraus wurden Prognosen abgeleitet, welche für die Spitzenstunde im stärksten Linienabschnitt in Lastrichtung einen Wert von ca. 1'700 Personen pro Stunde und Richtung ergab. Dieser Wert ist aus heutiger Sicht zu hoch. Die Prognosen aus dem Jahr 2016 basierten auf den Fahrgastzahlen der Vorjahre und rechneten deshalb mit sehr starken Zunahmen. Die aktuellen Prognosen gehen von tieferen Entwicklungen aus. Dies ändert aber nichts an der Tatsache, dass die erwarteten Fahrgastmengen aufgrund der höheren Kapazität (siehe Antwort auf Frage 3) mittel- und langfristig mit einer Tramlösung deutlich besser bewältigt werden können als mit einer Buslösung.

Die effektiven Zahlen bis 2025 sehen wie folgt aus:

- Durchschnittlicher Werktagsverkehr Montag-Donnerstag:
Einsteiger ganze Linie 10 (Summe beider Richtungen): 2010 > 52'413 / 2025 > 54'550 (Zunahme +4.0%)
- Jahres-Hochrechnung:
Ganze Linie 10: 2010 > 15'195'675 / 2025 > 15'334'047 (Zunahme +0.9%)

Zu Frage 3:

Die von BERNMOBIL eingesetzten Trams bzw. Doppelgelenkbusse können folgende Anzahl von Personen pro Fahrzeug transportieren:

Tram lang (Stadler TRAMLINK):

- bei 3 Pers/m² Stehfläche > 200 Personen
- bei 2 Pers/m² Stehfläche > 160 Personen

Doppelgelenk-Trolleybus (HESS lighTram 25 DC):

- bei 3 Pers/m² Stehfläche > 135 Personen
- bei 2 Pers/m² Stehfläche > 105 Personen

Bern, 25. März 2026

Der Gemeinderat

Anhang:

Buslinie 10, Fahrgastzahlen 1. Quartal 2010 – 2025

Anhang: Buslinie 10, Köniz Schliern – Bern Bahnhof – Ostermundigen Rüti; Fahrgastzahlen 1. Quartal 2010 – 2025 (wenn nicht anders vermerkt)

Jahr	Stärkster Querschnitt und Lastrichtung		Durchschnittliche Spitzenstundenbelastung in Lastrichtung		Durchschnittlicher Werktagsverkehr: Einsteiger ganze Linie Summe beider Richtungen pro Tag	ausgewertete Wochentage	Bemerkungen
	Ast Köniz Schliern	Ast Ostermundigen Rüti	Morgen	Abend			
2010	Bern Bhf > Monbijou		1'051		52'413	Mo-Fr	--
	Monbijou > Hirschengraben			1'199			
		Zytglogge > Kursaal	1'246				
		Viktoriaplatz > Kursaal		1'373			
2011	Eigerplatz > Monbijou		1'074		53'075	Mo-Fr	Taktverdichtung Mo-So ca. 21.30-22.30 Uhr: 10' - statt 15'-Takt
	Monbijou > Hirschengraben			1'289			
		Zytglogge > Kursaal	1'478				
		Viktoriaplatz > Kursaal		1'358			
2012	Eigerplatz > Monbijou		1'206		55'311	Mo-Fr	--
	Monbijou > Hirschengraben			1'312			
		Zytglogge > Kursaal	1'286				
		Viktoriaplatz > Kursaal		1'458			
2013	Eigerplatz > Monbijou		1'189		57'157	Mo-Fr	--
	Monbijou > Hirschengraben			1'408			
		Zytglogge > Kursaal	1'250				
		Viktoriaplatz > Kursaal		1'479			
2014	Eigerplatz > Monbijou		1'195		56'187	Mo-Fr	--
	Monbijou > Hirschengraben			1'498			
		Bern Bhf > Bundesplatz	1'225				
		Viktoriaplatz > Kursaal		1'551			
2015	Bern Bhf > Monbijou		1'205		55'836	Mo-Fr	--
	Monbijou > Hirschengraben			1'401			
		Zytglogge > Kursaal	1'207				
		Viktoriaplatz > Kursaal		1'397			

Jahr	Stärkster Querschnitt und Lastrichtung		Durchschnittliche Spitzenstundenbelastung in Lastrichtung		Durchschnittlicher Werktagsverkehr: Einsteiger ganze Linie Summe beider Richtungen pro Tag	ausgewertete Wochentage	Bemerkungen
	Ast Köniz Schliern	Ast Ostermundigen Rüti	Morgen	Abend			
2016	Salem > Viktoriaplatz		1'172		55'607	Mo-Fr	--
	Viktoriaplatz > Kursaal			1'302			
		Bern, Bahnhof > Monbijou	1'253				
		Monbijou > Hirschengraben		1'394			
							Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz (NSE): L10 unterbrochen und umgeleitet > Keine Fahrgastzahlen vom 1. Quartal verfügbar
2018	Bern Bhf > Monbijou		1'190		56'215	Mo-Do	Nächte Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag: Verlängerung Nachtangebot um ca. 1 Std.
	Monbijou > Hirschengraben			1'443			
		Salem > Viktoriaplatz	1'192				
		Viktoriaplatz > Kursaal		1'308			
2019	Bern Bhf > Monbijou		1'238		56'855	Mo-Do	--
	Monbijou > Hirschengraben			1'410			
		Salem > Viktoriaplatz	1'248				
		Viktoriaplatz > Kursaal		1'353			
2020	Bern Bhf > Monbijou		1'157		57'264	Mo-Do	Ausbruch der COVID-19-Pandemie: Auswertungen vom 16.12.2019 - 28.2.2020 (vor den ersten Massnahmen)
	Monbijou > Hirschengraben			1'475			
		Salem > Viktoriaplatz	1'225				
		Viktoriaplatz > Kursaal		1'315			
2021						Mo-Do	COVID-19-Pandemie: Es gibt keine linienscharfen Auswertungen, da nicht aussagekräftig bzw. repräsentativ

2022					53'501	Mo-Do	COVID-19-Pandemie: Es gibt keine linienscharfen Auswertungen, da nicht aussagekräftig bzw. repräsentativ
2023	Eigerplatz > Monbijou		1'152		53'501	Mo-Do	Auszug Swisscom-Mobile aus dem Businesspark Liebefeld (bereits im Verlauf des Jahres 2020)
	Monbijou > Hirschengraben			1'266			
		Salem > Viktoriaplatz	1'129				
		Viktoriaplatz > Kursaal		1'273			
2024	Eigerplatz > Monbijou		1'194		54'556	Mo-Do	--
	Monbijou > Hirschengraben			1'295			
		Salem > Viktoriaplatz	1'163				
		Zytglogge > Kursaal		1'302			
2025	Eigerplatz > Monbijou		1'156		54'550	Mo-Do	Wegen Sanierung Kornhausbrücke: Auswertungszeitraum 6.1. - 16.2.2025 (vor Beginn der Umleitungen)
	Monbijou > Hirschengraben			1'349			
		Salem > Viktoriaplatz	1'092				
		Zytglogge > Kursaal		1'311			