

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

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

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