



DIALOG Nordquartier

Quartierkommission Stadtteil 5
Postfach 595
3000 Bern 22

QUAV4

Quartierkommission Stadtteil 4
3000 Bern

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Andreas Rüedi
Sektion Bewilligungen 2
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen
3001 Bern

Bern, 27. Oktober 2025

Doppelgelenk-Trolleybusse auch auf dem Ostermundigenast der Linie 10 prüfen – gleich wie sie aktuell auf dem Könizast realisiert wird.

Die AG Verkehr des DIALOG Nordquartier hat sich im Anschluss an die Diskussion an der Mitgliederversammlung vertieft mit der Situation beim Projekt Tram Bern Ostermundigen befasst. Einen aktuellen Input dazu lieferte am 30.6.2025 das Mediengespräch der Behörden zum Thema Verkehrsknoten Bahnhof Ostermundigen. An diesem Anlass wurde eine weitere Verzögerung des TBO-Projektes kommuniziert, bedingt durch die breite Opposition in Form von Einsprachen. Auch vier Jahre nach der Publikation hat das BAV das Projekt noch nicht bewilligt, dies soll bis Ende Jahr der Fall sein. Der Kanton rechnet jedoch mit mehrfachen Beschwerden an das Bundesverwaltungsgericht ev. sogar an das Bundesgericht. Ein Terminplan sei deshalb nicht machbar und betreffend Kosten wurde ein nicht bezifferbarer Mehraufwand zu den bewilligten 264 Mio. angekündigt.

Angestossen dadurch hat die AG Verkehr des DIALOG Nordquartier das laufende Projekt zur Umstellung des Könizasts der Linie 10 auf Doppelgelenk-Batterietrolleybusse genauer angeschaut, das bis Herbst 2026 durch Bernmobil realisiert wird. Mit dem Einsatz von umweltfreundlichen DGTB kann die Überlastung auch in Spitzenzeiten vermieden werden – mindestens bis 2045 wird das Angebot ausreichend sein, ev. sogar länger. Im Hinblick auf ein späteres Tramprojektes spricht der Kanton von einer Zwischenlösung. Gegen das aktuelle Projekt gab es keine Opposition, es wurde vom BAV sehr schnell bewilligt, und die Bauzeit bis zur Inbetriebnahme des stark ausgebauten Angebots Richtung Köniz dauert nur etwa 15 Monate.

Das bringt die AG Verkehr zum Vorschlag, ein analoges Vorgehen auch für den Linienast Ostermundigen zu prüfen. Mit einer Umstellung auf DGTB könnte die so ausgebaute Linie 10 bereits ca. 2031 durchgehend und leistungsfähig in Betrieb gehen.

Die DGTB-Lösung erübrigt alle kritischen Ausbauten, die das TBO-Projekt umstritten und auch juristisch angreifbar machen. Keine Baumfällungen und Strassenverbreiterungen und – nach dem Bundesgasse Veto für die 2. Tramachse besonders von Bedeutung – die ausgebaute Linie 10 verkehrt auf dem

gleichen Trasse wie heute – durchgehend von Schliern bis in die Rüti. Die Kosten für diese (Zwischen)lösung würden nur einen Bruchteil im Vergleich zum TBO-Projekt betragen.

Diesen Überlegungen schliesst sich die AG Verkehr des QUAV4 vollumfänglich an. Auch in ihrem Zuständigkeitsbereich führt das TBO-Projekt zu schwerwiegenden Eingriffen mit entsprechender Opposition und fraglicher Bewilligungsfähigkeit. Aus dem Synthesebericht ZMB ÖV Köniz / Bern Süd vom 4.7.2023 geht hervor, dass die nun realisierte Lösung mit DGTB alle Anforderungen mittel- bis langfristig erfüllt. Es ist sehr plausibel, dass dies auch auf den vergleichbaren Ostermundigenast der Linie 10 zutrifft. Die Realisierung der Variante Doppelgelenk Trolleybusse eröffnet auch die Möglichkeit, dass bei Bedarf in einem späteren Zeitpunkt ein weniger invasives Tramkonzept auf der gesamten Linie 10 umgesetzt werden kann.

Der DIALOG Nordquartier und die QUAV4 fordern die RKBM aufgrund dieser Überlegungen gemeinsam auf, die Umstellung des Ostermundigenasts auf DGTB zu prüfen und zur Mitwirkung vorzulegen.

Mit freundlichen Grüssen



Jürg Lüdi

Geschäftsleiter, QUAV4



Annina Manser

Geschäftsleiterin, DIALOG Nordquartier

- Eingereicht bei: Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM)
- Kopie an: Bundesamt für Verkehr, Andreas Rüedi Sektion Bewilligungen 2