

BERNMOBIL-MAGAZIN

Dezember 2015



Nächster Halt: Inselspital

Was der neue Inselbus den Bernerinnen und Bernern bringt.

Ökologisch in die Zukunft

BERNMOBIL beschafft 21 Hybrid-Gelenkbusse.

Fahrplanwechsel 13. Dezember 2015: alles auf einen Blick

Vorwort



Wir freuen uns auf den Inselbus

Bisher war das Inselspital nur ungenügend ans öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. Das ändert sich mit dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015. Dann nimmt der Inselbus seinen Betrieb auf. Die Trolleybuslinie 11 zweigt neu beim Inselplatz ab und erschliesst das Gelände optimal.

Die über 6000 Angestellten des Inselspitals, die zahlreichen Besucherinnen und Besucher und die Patienten kommen so in den Genuss einer attraktiven und direkten Verbindung. Wir rechnen mit täglich 7000 Fahrgästen, die davon profitieren. Der Bus und die drei neuen Haltestellen werten das Gelände städtebaulich auf. Sie sind eine neue «Visitenkarte», formuliert es Bernhard Leu, Direktor Infrastruktur des Inselspitals (Seite 6). Der Güterbahnhof und das Von-Roll-Areal mit den Gebäuden der Uni Bern bleiben gut mit dem öffentlichen Verkehr versorgt. Postauto verstärkt dazu seine Linie 101 und baut sie zu einer stark frequentierten städtischen Verbindung aus.

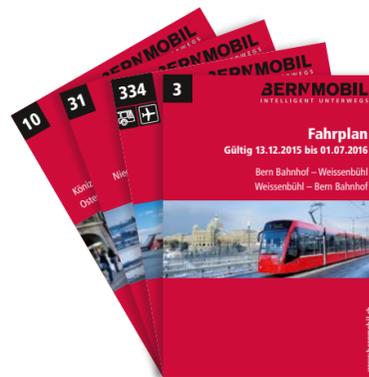
Wir freuen uns auf die 21 neuen Hybrid-Gelenkbusse, die wir als Ersatz für ältere Dieselfahrzeuge beschaffen. Die Hybridbusse sind teils durch einen Verbrennungsmotor, teils elektrisch angetrieben, wobei die Bremsenergie die Batterie speist. Dadurch sparen sie gut 20 Prozent Treibstoff und sind gerade an den Haltestellen sehr leise. Die komfortablen, umweltfreundlichen und wirtschaftlichen Fahrzeuge sind ein weiterer Beitrag, den unser Unternehmen an die Lebensqualität in der Region leistet.

René Schmied, Direktor BERNMOBIL

Die Themen im Überblick

4 Fahrplanwechsel: die Änderungen im Überblick

Was sich mit dem neuen Fahrplan ändert, zeigt die Tabelle mit allen Bus- und Tramlinien. Mit der beiliegenden Antwortkarte bestellen Sie kostenlos die neuen Haltestellen- und Taschensfahrpläne.



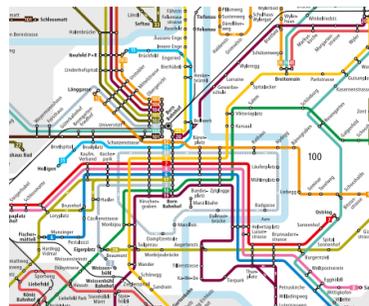
6 Nächster Halt: Inselspital

Der neue Inselbus – die Linie 11 – bringt Patienten, Ärzte und Pflegepersonal direkt bis vor die Türen des Inselspitals. Weshalb der Bus nicht nur Transportmittel, sondern auch Visitenkarte ist, erklärt Bernhard Leu, Direktor Infrastruktur des Inselspitals, im Interview.



8 Alles auf einen Blick: das neue Liniennetz

Auf dem Liniennetz der Region Bern finden Sie neu alle Linien von BERNMOBIL, S-Bahn Bern, Postauto und RBS. Hängen Sie den Plan an den Kühlschrank oder ins Büro – Sie finden Zonen, Haltestellen und Umsteigepunkte einfach und schnell.



10 Das Netzmanagement: der «Taktgeber» bei BERNMOBIL

Das Team der Abteilung Netzmanagement sorgt für ein perfekt getaktetes und ausgebautes Berner ÖV-Netz. Was alles dahintersteckt, zeigt ein Blick hinter die Kulissen.



12 Hybrid und leise: Das sind die neuen Busse

BERNMOBIL investiert in die Zukunft: Die 21 neuen Busse fahren mit der umweltfreundlichen Hybridtechnik und setzen sowohl bei der Lärmreduktion wie auch bei der Ökologie neue Massstäbe.

14 Infocenter: der ÖV-Schalter im Herzen von Bern

Zugtickets, Halbtaxabonnemente, Fahrplanauskünfte – BERNMOBIL berät Kundinnen und Kunden kompetent und freundlich und bietet ihnen Fahrkarten und Auskünfte für den gesamten öffentlichen Verkehr in der Schweiz an.

15 Der Kontrolldienst: mehr Sicherheit in Bus und Tram

Sie kontrollieren die Fahrausweise und sind für die Anliegen der Fahrgäste da: Mitarbeitende des Kontrolldienstes. In einer Ausbildung lernen sie, Konfliktsituationen im Dialog zu lösen.

16 Neu auf der ÖV Plus-App: die Mehrfahrtenkarte

Die Mehrfahrtenkarte im Smartphone: Mit der ÖV Plus-App kaufen Sie unterwegs mit Ihrem Handy nicht nur Einzeltickets und Tageskarten, sondern neu auch Mehrfahrtenkarten – bezahlen können Sie nun auch bequem mit Ihrer Handyrechnung.



173 Elektronische Abfahrtsanzeigen an Haltestellen

38 000 Fahrgäste zwischen 17 und 18 Uhr

160 km Totale Liniennlänge auf dem BERNMOBIL-Netz
2 km Kürzeste Tramlinie
13 km Längste Tramlinie

1325 Tramabfahrten Haltestelle Hirschengraben pro Werktag

Impressum

Redaktion
BERNMOBIL / Städtische Verkehrsbetriebe Bern
Eigerplatz 3, 3000 Bern 14

Konzept und Gestaltung Casalini Werbeagentur AG, Bern
Foto Alain Bucher, Bern / S. 6: Peter Mosimann / Moeri + Partner, Bern
Druck Ast & Fischer AG, Bern

Auflage
140 000 (an alle Haushalte im BERNMOBIL-Gebiet; Verteilaktionen und Auflage an verschiedenen Standorten)
Dezember 2015



Fahrplan 2016 Wir bringen Sie ans Ziel

Die Übersicht zeigt Ihnen auf einen Blick alle Linien von BERNMOBIL mit sämtlichen Neuerungen.

Einführung Inselbus

Die Region Inselepal wird mit der neuen Linienführung der Buslinie 11 ab Fahrplanwechsel noch besser erschlossen. Damit die Region rund um das Von-Roll-Areal weiterhin gut bedient wird, erfolgt gleichzeitig eine Erweiterung des Angebots der Postauto-Linie 101. Lesen Sie dazu auch den Artikel auf Seite 6.

Linien 9 und 20

Bei der Tramlinie 9 wird der 10-Minuten-Takt von Montag bis Sonntag neu bis ca. um 22.30 Uhr verlängert. Die Fahrzeuge der Buslinie 20 fahren ab Bern Bahnhof an Werktagen neu bereits ab 6.54 Uhr im 2-Minuten-Takt.

Trennung der Buslinie 160 zur Hauptverkehrszeit am Abend

Am Abend verpassen die Busse aufgrund des Verkehrsstaus zwischen Rubigen und Münsingen regelmässig die Anschlüsse an die S-Bahn in Konolfingen. Um die Zuverlässigkeit der Buslinie 160 zu den Hauptverkehrszeiten zu erhöhen, hat die Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM) beschlossen, die Linie 160 von Montag bis Freitag um ca. 16.30 und 17.30 Uhr zwischen Rubigen und Münsingen in beide Richtungen aufzuheben.

Die Haltestellen Rubigen Thunstrasse Süd, Münsingen Schwand, Friedhof und Ochsen werden während dieser Zeit nicht bedient. Die durchgehenden Verbindungen nach Konolfingen sind durch die Anschlüsse in Rubigen und Münsingen auf die S-Bahn-Linie 1 gewährleistet. Die Trennung der Linie 160 stellt eine Übergangsmassnahme für die nächsten Jahre dar. Mit der geplanten Sanierung der Ortsdurchfahrt in Münsingen wird sich die Fahrplanstabilität wieder verbessern. Es ist vorgesehen, dass alle Busse der Linie 160 zwischen Rubigen und Münsingen wieder durchgehend zu führen.

Die RKBM plant, ab 2018 den Halbstundentakt auf der Buslinie 160 zwischen Münsingen und Konolfingen unter der Woche auf den ganzen Tag auszuweiten. Die Umsetzung ist jedoch noch nicht definitiv beschlossen.

Fahrplan ab Sonntag, 13. Dezember 2015, mit den wichtigsten Änderungen

Linie	Takt in Min. Mo-Fr	Takt in Min. Mo-So ab 20 Uhr	Takt in Min. Sa	Takt in Min. So	Was ist neu?		
Tramlinie							
3	Bern Bahnhof-Weissenbühl	10	10-15	10	10-15	3	Von Montag bis Sonntag ändern die Abfahrtszeiten ab Bern Bahnhof und Weissenbühl.
6	Fischermätteli-Bern Bahnhof-Worb Dorf	10	10-15/30	10	15/30	6	Fahrplan Montag bis Freitag: - Die Fahrt um 6.33 Uhr ab Bern Bahnhof Richtung Worb Dorf fällt weg. - Das Tram um 7.05 Uhr ab Worb Dorf fährt bis Zytglogge statt bis Bern Bahnhof und fährt anschliessend wieder nach Worb Dorf. - Das Tram um 23.11 Uhr ab Fischermätteli fährt neu bis Worb Dorf statt nur bis Siloah. - Um 23.41 Uhr fährt neu ein Tram ab Worb Dorf bis Fischermätteli.
7	Bümpliz-Bern Bahnhof-Ostring	6-7,5	10-15	7,5-10	10-15	7	Keine Änderungen
8	Brünnen Westside Bahnhof-Bern Bahnhof-Saali	6-7,5	10-15	7,5-10	10-15	8	Keine Änderungen
9	Wabern-Bern Bahnhof-Guisanplatz Expo-Wankdorf Bahnhof	6	10-15	7,5-10	7,5-15	9	Von Montag bis Sonntag wird der 10-Minuten-Takt neu bis ca. um 22.30 Uhr verlängert (bisher galt dieser bis ca. 21.30 Uhr).
Buslinie							
10	Köniz Schlieren-Bern Bahnhof-Ostermündigen Rütli	3-6	10-15	5-7,5	7,5-15	10	Das Angebot wird optimiert.
11	Holligen-Bern Bahnhof-Neufeld P+R	5-7,5	10-15	7,5-10	10-15	11	Umsetzung ÖV-Konzept Insel/Von-Roll: Aufgrund der neuen Erschliessung des Inselareals ändert die Linienführung der Linie 11 ab Inselplatz. Statt den Güterbahnhof zu bedienen, fährt die Linie auf der Freiburgstrasse durch das Inselareal bis zur neu erstellten Haltestelle Holligen (Anna-Seiler-Haus). Die Linienbezeichnung lautet neu: Holligen - Inselepal - Bern Bahnhof - Neufeld P+R. Die Gebiete Murtenstrasse, Bremgartenfriedhof, Güterbahnhof und Von-Roll werden durch die Postauto-Linie 101 und einen Verstärkungskurs erschlossen. Weitere Informationen zur Umsetzung des ÖV-Konzepts Insel/Von-Roll siehe Seite 6 und 7.
12	Länggasse-Bern Bahnhof-Zentrum Paul Klee	3-6	10-15	6-10	7,5-15	12	Das Angebot wird optimiert.
17	Bern Bahnhof-Köniz Weiermatt	7,5-10	10-15	10	10-15	17	Von Montag bis Sonntag ab ca. 21.30 Uhr ändern die Abfahrtszeiten ab Bern Bahnhof und Köniz Weiermatt.
19	Blinzern-Bern Bahnhof-Elfenau	5-10	10-15	10	10-15	19	Das Angebot wird optimiert.
20	Bern Bahnhof-Wankdorf Bahnhof	2-5	10-15	6-7,5	10-15	20	Die Busse ab Bern Bahnhof fahren von Montag bis Freitag neu bereits ab 6.54 Uhr im 2-Minuten-Takt (bisher ab 7.12 Uhr).
21	Bern Bahnhof-Bremgarten	6-10	10-15	10	10-15	21	Keine Änderungen
Tangential- und Quartierlinie (nicht via Bern Bahnhof)							
16	Köniz Zentrum-Gurten-Gartenstadt	20	20 (Mo-Fr bis 21 Uhr)	20	-	16	Keine Änderungen
26	Breitenrain-Wylergut	20	-	20	-	26	Keine Änderungen
27	Niederwangen Bahnhof-Weyermannshaus Bad	15	30 (bis 22 Uhr)	15-30	30	27	Keine Änderungen
28	Eigerplatz-Brunnadernstr.-Wankdorf Bahnhof	15	30 ¹ (Mo-Sa bis 22 Uhr)	30 ¹ (bis 22 Uhr)	-	28	Keine Änderungen
29	Niederwangen Bahnhof-Wabern Lindenweg	7,5 ² -15	30 (bis 22 Uhr)	15-30	30	29	Das Angebot wird optimiert.
30	Bern Bahnhof-Marzilstrasse-Bern Bahnhof	-	15-20	-	-	30	Keine Änderungen
31	Niederwangen Bahnhof/Erle-Europaplatz Bahnhof	15-30	-	-	-	31	Keine Änderungen
32	Riedbach Bahnhof-Bümpliz Bachmätteli	30	30	30	30	32	Keine Änderungen
Regionallinie/AirportBus							
160	Bern Flughafen-Konolfingen Dorf (Tangento)	30 ³ /60	-	60	60	160	Von Montag bis Freitag werden die Busverbindungen um ca. 16.30 und 17.30 Uhr zwischen Rubigen und Münsingen in beiden Richtungen aufgehoben. Weitere Informationen siehe Seite 4. Von Montag bis Freitag wird um ca. 16.30 Uhr eine zusätzliche Fahrt zwischen Konolfingen und Münsingen angeboten. Von Montag bis Sonntag fahren die Busse ab Bern Flughafen neu 1 Minute früher.
331	Belp Bahnhof-Riedli (BusBelp)	30	-	30	-	331	Keine Änderungen
332	Belp Bahnhof-Aemmenmatt (BusBelp)	30	-	30	-	332	Aufgrund der Eröffnung der neuen Erschliessungsstrasse in die Industriequartiere Aemmenmatt und Hühnerhubel hat auch die Linienführung der Linie 332 geändert. Seit dem 18.5.2015 fährt die Linie von Montag bis Samstag via neue Erschliessungsstrasse (Kummenstrasse).
334	Belp Bahnhof-Bern Flughafen (AirportBus)	30	30	30	30	334	Montag bis Sonntag ab Bern Flughafen: Neu wartet der letzte Bus verspätete Flugankünfte bis um 23.15 Uhr ab. Von Montag bis Sonntag fahren die Busse ab Bern Flughafen neu 1 Minute früher.

Fahrpläne bestellen

Bestellen Sie noch heute kostenlos Ihren Taschen- oder Haltestellenfahrplan mit der eingeklebten Antwortkarte. Oder besuchen Sie uns im Internet, unter bernmobil.ch

Legende

Betriebszeiten der Hauptlinien: ca. 5.30 bis 0.15 Uhr.
Takt = ungefähre Wartezeit in Minuten zwischen zwei Kursen

¹ = Fahrt nur Wankdorf Bahnhof-Brunnadernstrasse

² = Der dichtere Takt gilt während der Hauptverkehrszeiten und ausserhalb der Schulferien zwischen Niederwangen Bahnhof und Gurtenbahn

³ = Während der Hauptverkehrszeiten zwischen Münsingen Bahnhof und Konolfingen Dorf sowie zwischen Bern Flughafen und Rubigen Bahnhof

Die detaillierten Taktintervalle finden Sie unter bernmobil.ch und an jeder Haltestelle.

Mehr Freiheit für Nachteulen

Ab dem 18. Dezember 2015 fahren zwei neue MOONLINER-Linien ab Bern Bahnhof. Mit der Linie M97 gelangen Sie vom Bahnhof Bern via Bärengraben in den Ostring und bis ins Saali. Die Linie M98 fährt Sie in den Westen von Bern und bedient die Quartiere Bümpliz, Tscharnergut, Holenacker und Brünnen. Beide Linien ergänzen die bestehenden MOONLINER-Linien mit zwei neuen Abfahrtszeiten. Sie starten in der Freitag- und der Samstagnacht jeweils um 3.15 Uhr und um 4.15 Uhr. Die aktuellen Fahrpläne und weitere Infos zu den neuen Linien finden Sie unter: www.moonliner.ch

Ganz persönlich für Sie da BERNMOBIL-Infocenter

Bärenplatz 8
Montag-Freitag, ohne allg. Feiertage
8.30-18.00 Uhr
Kundendienst-Hotline: 031 321 88 44
kundendienst@bernmobil.ch

Libero-Shop

Bubenbergrplatz 5
Montag-Freitag 8.00-19.00 Uhr
Samstag 8.00-17.00 Uhr
Sonn- und allgemeine Feiertage geschlossen
Telefon: 031 321 86 31
verkauf@bernmobil.ch

Verdichteter Fahrplan für Sonntagsverkäufe im Dezember 2015

An den Sonntagen vom 6., 13. und 20. Dezember 2015 fahren die Trams und Busse von 10 bis 18 Uhr mit verdichtetem Takt.

Inselbus «Ich bin ein grosser Fan des Inselbusses»

Wenn der Inselbus am 13. Dezember seinen Betrieb aufnimmt, freut sich Bernhard Leu, Direktor Infrastruktur des Inselpitals, ganz besonders: Er hat sich seit Jahren für diese Verbindung eingesetzt.

Nach Jahren der Planung erschliesst der Inselbus das Inselpital. Was versprechen Sie sich davon?

Bernhard Leu: Wir versprechen uns ein neues Willkommen für alle Leute, die zu uns kommen. Das sind die Patienten, ihre Angehörigen und die zahlreichen Besucherinnen und Besucher. Dazu auch unser Personal und jene, die bei uns die Ausbildung machen, die Forscher und die Menschen aus dem Quartier. Der Bus ist eine Erleichterung und eine Bereicherung für alle, weil er auch den Suchverkehr reduzieren hilft und das Areal beruhigt.



Bernhard Leu, Direktor Infrastruktur des Inselpitals: «Der Inselbus ist nicht nur ein Transportmittel, sondern auch eine Visitenkarte.»



Der Bus ist also nicht nur ein Transportmittel, sondern auch eine Visitenkarte?

Der Bus ist eine Visitenkarte. Er ist auch ein Zeichen dafür, dass das Inselpital sich wandelt und sich seit Jahren für den öffentlichen Verkehr einsetzt. Wir sind überzeugt, dass der ÖV ein gutes Mittel ist, um viele Leute an einen bestimmten Ort zu bringen.

War die heutige Anbindung beim Inselplatz nicht ausreichend?

Das Überqueren der Strasse und die Distanz von mehreren 100 Metern waren gerade für manche kranken Leute ein schwerer Gang. Direkt und vor Regen geschützt vor dem Haupteingang aussteigen zu können, ist da doch eine viel einladendere Geste.

Das weitläufige Areal wird neu sogar durch drei Haltestellen bedient.

Das Inselpital ist ein ganzes Quartier, das wir weiterentwickeln. Die Stimmenden haben im März die Überbauungsordnung mit sehr grosser Mehrheit angenommen. Die erste Baustelle für das spätere Organzentrum ist schon eröffnet.

Entspricht die Streckenführung der zukünftigen Entwicklung?

Ja, der Bus ist Teil des Masterplans. Dieser bestätigt die wichtige Bedeutung der Freiburgstrasse. Deshalb kommt der Inselbus am richtigen Ort und auch zum genau richtigen Zeitpunkt.

Werden Sie selber den Inselbus nutzen?

Ich fahre seit über zwanzig Jahren mit dem Bus oder dem Velo zur Arbeit. Ich werde den Inselbus selbstverständlich mit Freude benutzen und ein grosser Fan sein.

Sie haben sich ja auch während Jahren dafür eingesetzt.

Der Inselbus ist ein langes Thema. Ich habe ihn vor dreizehn Jahren initiiert. Zusammen mit dem Stadtingenieur Hanspeter Wyss und BERNMOBIL-Direktor René Schmiel bildeten wir eine Bauherrengemeinschaft, die hervorragend zusammenarbeitete. Wir haben immer sachlich nach Lösungen gesucht und im Konsens entschieden. Dafür möchte ich mich ausdrücklich bedanken.

Linie 11 Die Insel ist keine Insel mehr

Mit über 6000 Angestellten ist das Inselpital der grösste Arbeitgeber in der Stadt Bern. Es verzeichnet zudem ein hohes Aufkommen an Patienten und Besuchern. Bisher war das weitläufige Areal nur ungenügend an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Die beiden Haltestellen Insel und Loryplatz liegen je etwa 300 Meter von den wichtigsten Eingängen entfernt. Verkehrstechnisch bildete die Insel bisher tatsächlich eine Insel.

Das ändert sich mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015. Danach erschliesst der neue Inselbus das Spital sehr direkt. Die Trolleybuslinie 11 zweigt beim Inselplatz in die Freiburgstrasse ab, die das Spitalgelände durchquert. Die neue Haltestelle Inselpital und die neue

Endhaltestelle «Holligen» liegen nun ideal beim Haupteingang zum Bettenhochhaus bzw. beim Anna-Seiler-Haus.

Der Inselbus ist Teil eines Konzepts, das als Bestvariante aus einer Studie der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) hervorging. BERNMOBIL und Postauto setzen es gemeinsam um.

Im Rahmen dieses neuen Konzepts wird das Gebiet Murtenstrasse, Bremgartenfriedhof, Güterbahnhof und Von-Roll-Areal auch weiterhin gut bedient. Neu erschliesst es die Postauto-Linie 101, die von Bern nach Hinterkappelen fährt – und zu diesem Zweck stark ausgebaut wird: Während der Hauptverkehrszeiten fahren zusätzliche Kurse zwischen der Postauto-Station des Hauptbahnhofs und der Haltestelle Güterbahnhof, der bisherigen Endhaltestelle der Linie 11.

Sowohl der Inselbus von BERNMOBIL wie die Postauto-Linie 101 bieten in den Hauptverkehrszeiten einen 5-Minuten-Takt an. Zum Nutzen aller Studierenden im Hochschulzentrum Von-Roll wird die Linie 101 vor Vorlesungsbeginn und nach Vorlesungsende zusätzlich verstärkt.

Die Postautos fahren nicht über den Bahnhofplatz. Ihre Fahrt startet und endet wie bisher bei der Postauto-Station unterhalb der grossen Schanze. Dank der Haltestelle Schanzenstrasse gibt es jedoch gute Umsteigemöglichkeiten sowohl zu den Zügen (via Ausgang West, «Welle») wie auch zu den BERNMOBIL-Linien am Hirschengraben.

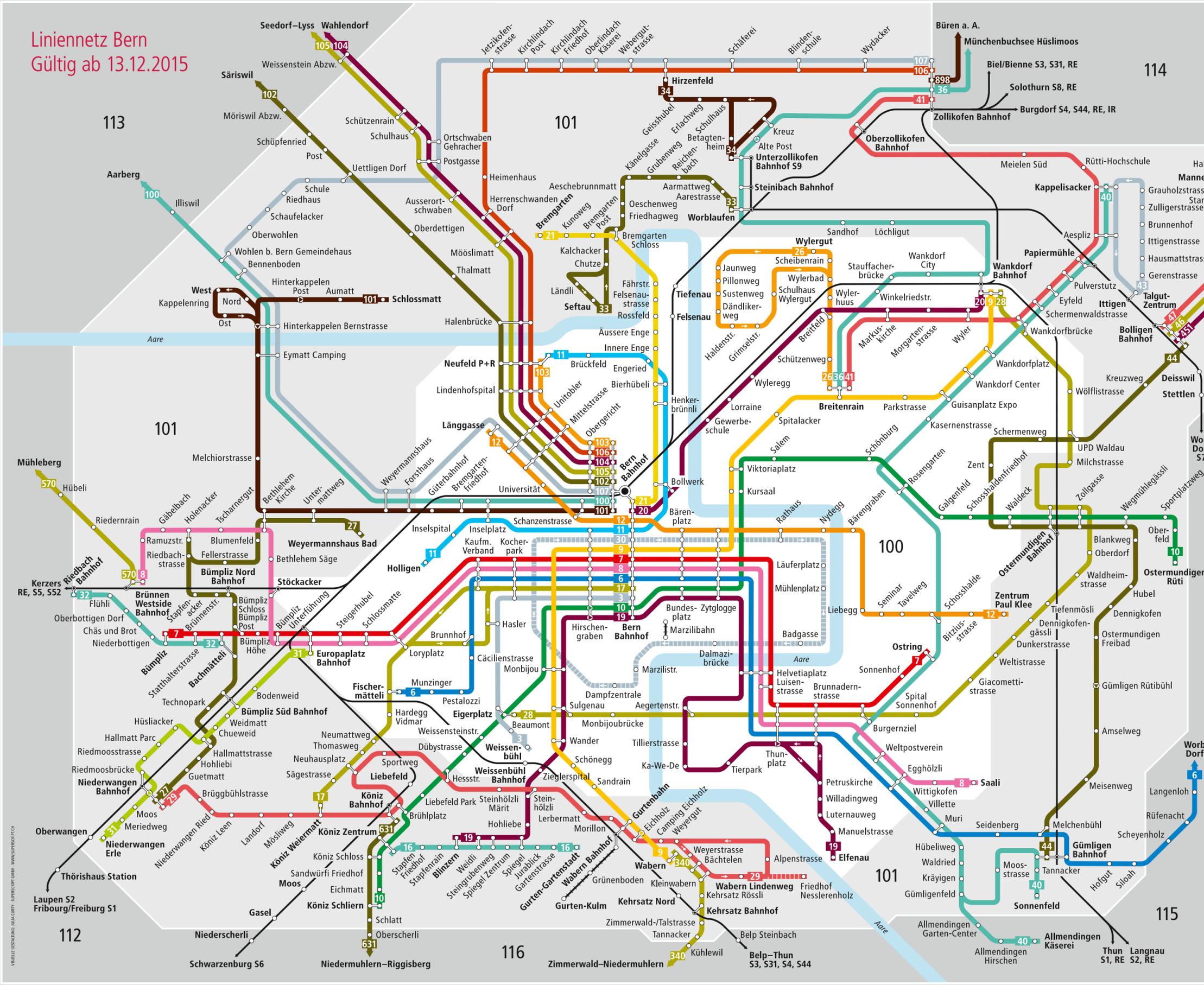


Linienetz Bern

Gültig ab 13.12.2015



114



Zeichenerklärung

- 100 Tarifzone
- Bus fährt in angegebener Richtung
- Bus hält nur in angegebener Richtung
- 30 Zeitweise verkehrende Buslinie
- Seilbahn
- Bahnstrecke

Zoom Bern

Kundeninformationen / Information clientèle

BERNMOBIL-Infocenter
 Bärenplatz 8
 3011 Bern
 Telefon 031 321 88 44
 kundendienst@bernmobil.ch
 www.bernmobil.ch

Libero-Shop
 Bubenbergrplatz 5
 3011 Bern
 Telefon 031 321 82 22
 info@myLibero.ch
 www.myLibero.ch

© Gültig ab / Valable à partir du 13.12.2015

VEREINE: GEWÄRTIGUNG: BILD: GUTY: SUPERSCHIFF: GOMM: WWW.SUPERSCHIFF.CH

Netzmanagement Die Taktgeber von BERNMOBIL

Die Trams und Busse fahren einen dichten Fahrplan kreuz und quer durch die Stadt Bern. Möglich macht dies das Netzmanagement. Wie viel Arbeit hinter dem perfekt getakteten ÖV-Streckennetz steckt, zeigt beispielhaft die künftige Verlängerung der Buslinie 28 zum Bahnhof Weissenbühl.

Die BERNMOBIL-Garage am Eigerplatz in Bern füllt sich mit roten Bussen. Hier warten sie auf ihren nächsten Einsatz, auf die Rushhour im Berner Feierabendverkehr. Dicht getaktet sind ihre Fahrpläne, ganz genau festgelegt ist jede Abfahrts- und jede Ankunftszeit. Die Busse und Trams fahren kreuz und quer durch die Stadt, von Bümpliz in den Ostring, von Köniz nach Ostermundigen, vom Fischermätteli nach Worb. Eine Flotte von 160 Bussen und Trams ist jeden Tag unterwegs und bedient die 282 Haltestellen des Streckennetzes in Stadt und Region Bern.

Mit der Linie 28 ins Weissenbühl

Welche Linie wann welchen Takt fährt, wird gleich nebenan entschieden. Genauer: im 7. Stock des BERNMOBIL-Hochhauses, das eingeklemmt ist zwischen Tram- und Busgarage. Hier oben wirkt das Netzmanagement. Katharina Sollberger blickt konzentriert auf die Tabelle auf ihrem Computer. Es ist der künftige Fahrplan der Linie 28, den die Sachbearbeiterin erarbeitet hat. Zusammen mit den acht Kollegen der Abteilung Netzmanagement hält sie unter der Leitung von Thomas Ledergerber Angebot und Infrastruktur von BERNMOBIL auf dem neusten Stand.

Aktuell arbeitet sie an der Verlängerung der Linie 28: Nach der Umgestaltung des Eigerplatzes wird diese den Bahnhof im Wankdorf mit jenem im Weissenbühl verbinden. Bisher war am Eigerplatz Endstation. Ab circa Herbst 2017 werden die Fahrgäste im Weissenbühl bequem auf die S-Bahn-Linien nach Bern sowie nach Belp

umsteigen können. «Es sind nur zwei zusätzliche Stationen, doch diese Verlängerung bringt den Fahrgästen viel», sagt Katharina Sollberger. Sie weiss auch, wie viele Arbeiten und Verhandlungen nötig sind, bis der erste 28er die Pendler pünktlich zum Bahnhof im Weissenbühl bringen wird. Es sind viele.

Anschluss an die S-Bahn

Es ist 2013, als die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) dem Kanton Bern vorschlägt, mit der Linie 28 den Anschluss ans S-Bahn-Netz zu ermöglichen. Von hier kommt das Projekt zu BERNMOBIL. Die Abteilung Netzmanagement schätzt die Kosten, der Grosse Rat spricht die finanziellen Mittel für das Angebot. Katharina Sollberger kann mit der Arbeit beginnen.

Die verlängerte Linie soll sich nahtlos ins Streckennetz einfügen. «In diesem Zusammenhang bietet die Umgestaltung des Eigerplatzes ideale Voraussetzungen», sagt Katharina Sollberger. Die Linie soll beim Bahnhof Weissenbühl zudem bequeme Anschlüsse an die S3 und die S31 herstellen.

Sollberger ermittelt die Distanzen zwischen den Haltestellen und mit ihnen die je nach Uhrzeit erwarteten Fahrzeiten. Sie bestimmt die Wartezeit des Chauffeurs an der Endhaltestelle und erstellt dann den exakten Fahrplan. «Trotz aller Planung wird es je nach Tageszeit und Verkehrsaufkommen nicht immer möglich sein, den Fahrplan genau einzuhalten.»

Viele Verhandlungen – im Interesse der Fahrgäste

Steht der Fahrplan, plant das Netzmanagement die Infrastruktur für die neue Endhaltestelle beim Bahnhof Weissenbühl. Es verhandelt mit den Grundeigentümerinnen – der Stadt sowie der BLS – und bestimmt mit ihnen Standorte und Ausstattung der neuen Haltestelle sowie allfällige



Thomas Ledergerber und Katharina Sollberger vom Netzmanagement von BERNMOBIL beim Bahnhof Weissenbühl – der künftigen Endhaltestelle der Buslinie 28.

Verkehrsmassnahmen. Zudem holt es beim Bundesamt für Verkehr alle nötigen Bewilligungen und Konzessionen ein.

In zwei Jahren werden die Geschäftsleute aus dem Gürbetal ohne Umweg zur Arbeit via Eiger- und Thunplatz kommen und auch die Schülerinnen und Schüler werden sich über eine gute Verbindung ins Gymnasium Kirchenfeld freuen. Doch bis dahin gibt es für Sollberger und ihre Kollegen noch viele Arbeiten zu erledigen. Sie werden die Fahrpläne in die ÖV Plus-App, ins Betriebsleitsystem und in die Fahrgastzählung einfügen. Sie werden berechnen, wie lange ein Bus im Fall einer Verspätung der S-Bahn warten darf, um den Anschluss zu sichern. In Zusammenarbeit mit den Bereichen Technik und Marketing werden anschliessend die Haltestellen mit Fahrplanstelen und elektronischen Abfahrtsanzeigen ausgerüstet sowie Haltestellen- und Taschensfahrpläne gedruckt. Ist alles bereit, werden die Fahrgäste über das neue Angebot informiert.

Katharina Sollberger wird da sein, wenn der Bus Nummer 28 zum ersten Mal das Depot verlässt, um zum Bahnhof Weissenbühl zu fahren. «Ich freue mich immer wieder von Neuem, wenn ein Projekt umgesetzt ist», sagt sie. Und wenn dann alles laufe, habe sie einen guten Job gemacht.

Mitreden an vorderster Front

Das Netzmanagement ist nicht nur für das Angebot, sondern auch für die Planung der Infrastruktur des Berner ÖV-Netzes zuständig. Thomas Ledergerber, Leiter der Abteilung, über aktuelle Baustellen und künftige Herausforderungen.

Thomas Ledergerber, als Leiter der Abteilung Netzmanagement sorgen Sie dafür, dass das ÖV-System in der Stadt Bern läuft wie geschmiert. Gestalten Sie auch die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Bern mit?

Ja, unsere Abteilung redet an vorderster Front mit. Die Leitung übergeordneter Planungen haben zwar der Kanton und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland, doch wir haben das Know-how und wissen, wo der ÖV in Bern anstösst.

BERNMOBIL befördert jährlich über 100 Millionen Fahrgäste. Und die Region Bern wächst schneller als erwartet. Welche Herausforderungen kommen aufs Berner ÖV-Netz zu?

Wir stossen an Kapazitätsgrenzen. Die Velo-Offensive kann den ÖV zwar etwas entlasten, doch dieser muss sich trotzdem weiterentwickeln. Zudem wird der Strassenraum enger und wir müssen Kompromisse finden, denn auch Fussgängerinnen und Fussgänger, Velo- und Autofahrende

haben ihre Ansprüche. Der ÖV in Bern funktioniert heute sehr gut. Wir müssen dafür sorgen, dass er auch in Zukunft nicht auf der Strecke bleibt. Die Fahrgäste wollen einen attraktiven ÖV.

Ihr Team sorgt neben perfekt getakteten Fahrplänen auch für eine gute Infrastruktur. Welches sind Ihre aktuellen Baustellen?

Der neue Inselbus sowie die geplante Umgestaltung des Eigerplatzes. Und sobald wir grünes Licht erhalten, auch jene des Projekts «Dr nöi

«Wir müssen dafür sorgen, dass der ÖV weiterentwickelt wird.»

Breitsch». Dann sind da noch diverse weitere Gleisersatzprojekte. Sie sind der wichtigste Treiber für die ÖV-Baustellen in der Stadt Bern.

Inwiefern?

Wir müssen die Tramschienen alle zwanzig bis dreissig Jahre auswechseln, da sind wir dauernd irgendwo dran. Wir nehmen jeden Gleisersatz als Chance, weitere Verbesserungen vorzunehmen. Etwa indem wir behindertengerechte Per-

rons bauen. Auch die Stadt führt jeweils im gleichen Zug Sanierungen und Neugestaltungen durch – wie aktuell beim Eiger- und beim Breitenrainplatz.

Abstimmungen können ÖV-Projekte auf einen Schlag beenden, Einsprachen führen oft zu langen Verzögerungen. Wie gehen Sie persönlich mit solchen Rückschlägen um?

Das ist manchmal sehr schwierig. Beim «Tram Region Bern» arbeiteten wir Tag und Nacht, dann standen wir plötzlich vor dem Nichts. Ich brauchte Tage, um das zu verdauen.

Wohin entwickelt sich der Berner ÖV in den nächsten Jahren?

Tangentallinien werden meines Erachtens an Bedeutung gewinnen. Das sind Buslinien, die nicht über den Bahnhof Bern führen. Ein wichtiges Thema kann auch die zweite Tramachse zur Entlastung der Innenstadt und der Haltestellen rund um den Bahnhof sein. Und die Umstellung weiterer Linien vom Bus aufs Tram wird sicher diskutiert werden. Wir arbeiten hier eng mit den Behörden zusammen.



Thomas Ledergerber (57) ist Verkehrsingenieur und leitet seit 2008 die Abteilung Netzmanagement bei BERNMOBIL. Er wohnt mit seiner Familie in Schlieren bei Köniz.

Busbeschaffung bei BERNMOBIL

Die neue Busgeneration fährt hybrid und leise



Als Ersatz für 22 ältere Gelenkbusse beschafft BERNMOBIL für total 12,3 Millionen Franken 21 neue Fahrzeuge. Nach einer aufwendigen «technologieneutralen» Ausschreibung hat das Unternehmen sich für Hybridbusse entschieden. Sie sind lärmarm, reduzieren den Ausstoss von Klimagasen und erreichen eine gute Wirtschaftlichkeit.

Für die neueste Generation von Gelenkbussen setzt BERNMOBIL auf die umweltfreundliche Hybridtechnik. Das Unternehmen beschafft 21 Volvo-Hybrid-Gelenkbusse 7900. Diese Fahrzeuge besitzen sowohl einen Verbrennungsmotor wie einen Elektromotor (siehe Kasten). «Die Umweltfreundlichkeit und die gute Wirtschaftlichkeit haben im aufwendigen Auswahl-

verfahren den Ausschlag gegeben», betont René Schmied, Direktor von BERNMOBIL. Der Volvo-Hybrid-Gelenkbus schnitt bei den wichtigen Umweltkriterien besser ab als die drei Mitbewerber, die Gas- und Dieselfahrzeuge ins Rennen schickten.

Deutlich leiser an den Haltestellen

Die neuen Busse setzen insbesondere bei der Lärmreduktion neue Massstäbe. In der Praxis ist während 30 Prozent der Betriebszeit und auf 6 Prozent der Strecke allein der Elektromotor aktiv. Der Unterschied kommt daher, dass während des Stillstands und bei der Wegfahrt von den Haltestellen und auch bei Stopps zum Beispiel vor Ampeln der Dieselmotor in vielen Fällen automatisch abschaltet. Die Busse machen dann keinen Lärm. Ins Gewicht fällt auch der geringere Treibstoff-

verbrauch. Die Spezialisten rechnen gegenüber Gas- und Dieselfahrzeugen mit einer Reduktion von gut 20 Prozent. Das wirkt sich im Vergleich zu Dieselfahrzeugen in einer Reduktion der Klimagas- und Schadstoffemissionen aus und senkt auch die Betriebskosten.

Die neuen Gelenkbusse dienen als Ersatz für 22 Fahrzeuge, die nach rund 15 Jahren das Ende ihrer Einsatzzeit erreichen. Der Hersteller liefert sie gemäss dem vertraglich vereinbarten Fahrplan ab August 2016 in Tranchen aus. Die Gelenkbusse werden vornehmlich auf den stark befahrenen Linien 10, 17 und 19 eingesetzt, also nach Köniz, Ostermundigen und in die Elfenau. Mit den 21 Bussen beschafft das Unternehmen die schweizweit grösste Flotte an Hybrid-Gelenkfahrzeugen der neuesten Generation und nimmt diesbezüg-

Was ist ein Hybridbus?

Hybridbusse sind mit mehreren Antriebssystemen ausgestattet. Meistens sind es deren zwei. Das ist auch beim Volvo-Hybrid-Gelenkbus so, den BERNMOBIL jetzt beschafft. Er weist einen «parallelen» Hybridantrieb auf. Dabei wirkt der Elektromotor gemeinsam mit dem Verbrennungsmotor auf die Antriebseinheit. So können beide Motoren schwächer ausgelegt werden. Während des Einsatzes wird die Batterie, die den Elektromotor speist, durch die Bremsenergie geladen (Rekuperation). Dieses System verbessert die Antriebsdynamik und reduziert die Emissionen von Schadstoffen, Kohlendioxid und besonders auch Lärm: Beim sonst besonders lauten Anfahren kommt oft allein der Elektromotor zum Einsatz. Im Unterschied zu den vollelektrischen Trolleybussen sind die Hybridbusse unabhängig von Oberleitungen. Sie kommen also auf den bisher von Gas- und Dieselfahrzeugen betriebenen Linien zum Einsatz. Der Begriff «hybrid» stammt aus dem Griechischen. Es bedeutet etwas Gekreuztes oder Gemischtes.

lich eine Pionierrolle ein. Es handelt sich jedoch um eine bewährte Technik. Der Hersteller Volvo hat bereits mehr als 2000 dieser Fahrzeuge mit der Hybridantriebstechnik ausgeliefert. Er setzt ganz auf diese Technik.

BERNMOBIL hat die Ausschreibung «technologieneutral» durchgeführt und sich somit nicht von vornherein auf eine bestimmte Antriebsart



Das Antriebssystem eines Hybridbusses ist ein logischer Schritt auf dem Weg zur Elektromobilität.

festgelegt. Sie hat dies vorgängig mit der Stadt Bern, Energie Wasser Bern (ewb) und dem Kanton so vereinbart. «Ziel war, ein umweltfreundliches Fahrzeug mit hoher Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit zu beschaffen», sagt René Schmied. Das gewählte Hybridfahrzeug hat im Auswahlverfahren die klar höchste Punktzahl erreicht: «Es entspricht unseren strengen Anforderungen am besten.» Bei der Beschaffung im Jahr 2005 hatten noch die damals umweltfreundlichsten Gasbusse die Nase vorn. Inzwischen haben sowohl die Diesel- wie die Hybridtechnik grosse Fortschritte erzielt.

Bei den Gesamtkosten liegen die Hybridbusse leicht über den Dieselfahrzeugen. Die mit der Beschaffung der Hybridbusse anfallenden Zusatzkosten können dank Beiträgen des Ökofonds der Stadt Bern, des Kantons und aus den freien Reserven von BERNMOBIL gedeckt werden.

Ein umfangreiches «Lastenheft»

Die Busse werden wiederum rund 15 Jahre im Einsatz bleiben und während dieser Zeit Millio-

nen von Fahrgästen befördern. «Da wollen wir uns bei der Beschaffung keine Fehler leisten», sagt René Schmied. Entsprechend anspruchsvoll und aufwendig waren die Vorarbeiten für den Kriterienkatalog, das «Lastenheft», die sich über ein Jahr erstreckten. An zahlreichen Sitzungen diskutierten die zuständigen Fachleute Hunderte von Hauptpunkten und Details. Laut Markus Anderegg, Leiter Technik von BERNMOBIL, umfasst das Lastenheft über 500 Positionen. Dabei geht es um die Anzahl der Sitze, die Fahrzeughöhe, die Motorenleistung ebenso wie um die geforderte Doppelverglasung oder die Form und das Material der Sitze für die Fahrgäste und den Chauffeur.

Um die Zulassung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) zu erlangen, müssen die Busse selbstverständlich den gesetzlichen Anforderungen genügen. Mit dazu gehört die Behindertengängigkeit inklusive zweier Rollstuhlplätze. Alle Fahrgäste dürfen sich nicht nur auf ein lärmarmes, sondern auch auf ein helles und übersichtliches Fahrzeug freuen, das im Einstiegsbereich geräumige Plattformen aufweist.



Ursula Wyss, Verwaltungsratspräsidentin BERNMOBIL

«Die Beschaffung der 21 Hybridbusse hilft mit, den Verbrauch fossiler Energie auf dem städtischen Verkehrsnetz bis 2025 um 45 Prozent zu reduzieren, wie es die städtische Klima- und Energiestrategie vorsieht.»



Barbara Egger-Jenzer, Verkehrsdirektorin des Kantons Bern

«Die Hybridbusse sind wirtschaftlich und umweltfreundlich. Sie fördern die Lebensqualität in der Stadt und im Kanton Bern. Der Kanton unterstützt deshalb die Beschaffung mit einem namhaften Beitrag.»

Services für Kunden Das Infocenter im Herzen von Bern

Im BERNMOBIL-Infocenter erhalten Kundinnen und Kunden nicht nur Auskünfte und Libero-Abos, sondern auch Bahntickets für den gesamten öffentlichen Verkehr in der Schweiz.

Brauchen Sie ein Bahnticket zum Flughafen Zürich? Eine Mehrfahrtenkarte für die wöchentliche Fahrt mit Zug und Postauto ins hinterste Dorf des Emmentals? Oder möchten Sie Ihren Swisspass erneuern? «Kein Problem», sagt Peter Zumstein, «das Infocenter ist der neue ÖV-Schalter im Herzen von Bern.» Kundinnen und Kunden können im Infocenter Tickets und Abonement für den gesamten öffentlichen Verkehr in der Schweiz kaufen. «Wir sprechen vor allem jene Kunden an, die eine persönliche und freundliche Beratung am Schalter schätzen. Und all jene, die nicht gerne in der Schlange stehen», sagt Zumstein. Er ist seit April neuer Leiter des Infocenters sowie des Libero-Shops. «Uns ist der persönliche und freundliche Kontakt zu den Kunden wichtig», sagt er. Auch künftig will er die Dienstleistungen des Infocenters weiter ausbauen.



Für Peter Zumstein, Leiter des Infocenters und des Libero-Shops, steht der persönliche Kontakt zu unseren Kundinnen und Kunden an erster Stelle.

BERNMOBIL-Infocenter, Bärenplatz 8, 3011 Bern

Öffnungszeiten: Mo–Fr 8.30 bis 18 Uhr.

Angebot: Libero-Abos und -Fahrkarten, Bahntickets für ÖV in der ganzen Schweiz, General- und Halbtaxabos (neu Swisspass), Fahrplanauskünfte, Beratung ÖV Plus-App, Spezialangebote, Fundbüro.

Die Abfahrtsanzeigen können nun auch sprechen



«Die neuen Anzeigen fügen sich unauffällig in das Bild des städtischen Raumes ein», sagt Projektleiter Martin Voser.

Die Fahrgäste werden künftig an den Haltestellen noch besser und klarer über die Abfahrtszeiten der nächsten Trams und Busse informiert. BERNMOBIL ersetzt gegenwärtig alle elektronischen Abfahrtsanzeigen durch eine neue Generation. Diese weist eine deutlich grössere Schrift auf. Sie ist 64 statt 44 Millimeter hoch. Sie leuchtet in Orange vor schwarzem Hintergrund, was die Lesbarkeit weiter erhöht. Das Unternehmen erfüllt damit auch die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Dem gleichen

Zweck dient die neu installierte «Vorlesefunktion». Blinde und Sehbehinderte können sich die Abfahrtszeiten per Knopfdruck vorlesen lassen: Die Geräte können nun auch sprechen. Die Anzeigen sind nicht nur praktisch, sondern auch form schön. Das bestätigen die ersten Reaktionen von Fahrgästen. Bis Ende 2016 werden alle 166 Anzeigegeräte ersetzt und ergänzt sein. Im Auftrag des Regionalverkehrs Bern Solothurn (RBS) rüstet BERNMOBIL auch dessen 33 Bushaltestellen im Raum Bern mit der neuen Technik aus.

Kontrolldienst Im Dialog mit allen Fahrgästen



Die innere Haltung sowie die Wertschätzung gegenüber den Gästen sind bei Kontrolldienst-Mitarbeitenden absolut entscheidend.

Kontrolldienst-Mitarbeitende tragen viel zur Sicherheit in Bus und Tram bei. Damit sie in heiklen Situationen noch souveräner reagieren, besuchen sie eine umfassende Ausbildung, in der sie lernen, Konfliktsituationen im Dialog zu entschärfen. Mit Erfolg.

Fahrausweiskontrolle im Tram 9 Richtung Wabern, es ist Freitagabend. Die Kontrolleure gehen durch das Fahrzeug. Sie sind nicht nur da, um Fahrkarten zu kontrollieren – zu ihren Aufgaben gehört genauso, für die Anliegen der Kundinnen und Kunden da zu sein. Und nicht zuletzt stellen sie die Fahrdienstreserve sicher und springen auch bei Sondereinsätzen, etwa wenn Zugstrecken blockiert sind, ein. Denn die Kontrolldienst-Mitarbeitenden (KDF) sind Allrounder – sie arbeiten während der Hälfte ihres Arbeitspensums im Fahrdienst. Das Tram fährt die Schlaufe in Wabern, hier ist Endstation, die Fahrgäste steigen aus. Auf dieser Fahrt war alles ruhig. Doch das ist nicht immer so.

Die Arbeit des Kontrolldienstes ist anspruchsvoll. Hat ein Fahrgast kein Ticket und wird kontrolliert, kann eine unangenehme Situation entstehen. Vielleicht fühlt er sich erappt, nicht gerecht behandelt oder hat einen schlechten Tag. «Um solche Konfliktsituationen zu entschärfen, müssen Kontrolldienst-Mitarbeitende respektvoll mit den Fahrgästen umgehen – auch wenn es ungemütlich wird», sagt Reto Würigler, der bei BERNMOBIL für die Personensicherheit verantwortlich ist. Es brauche viel emotionale Robustheit und soziale Kompetenz, um in solchen Situationen ruhig zu bleiben und jemanden zum Kooperieren zu bringen. Damit die Kontrolldienst-Mitarbeitenden noch souveräner reagieren, hat Würigler in den vergangenen zwei Jahren mit seinem Team eine intensive Ausbildung für den Kontrolldienst aufgebaut, in der an den emotionalen Kompetenzen der Mitarbeitenden gefeilt wird.

Kritische Situationen im Dialog lösen

«Sie müssen über ihr eigenes Verhalten und ihre Einstellungen reflektieren, Eigenverantwortung übernehmen und kritische Situationen im Dialog lösen können», sagt Würigler. Wie verhalte ich mich? Wie wirke ich? Wann komme ich an Grenzen? – Mit diesen Fragen müsse sich ein Kontrolleur auseinandersetzen. Er müsse auch fähig sein, unangenehme Emotionen wie Angst oder Wut wahrzunehmen – bei sich wie auch bei seinem Gegenüber.

«Das ist sehr anspruchsvoll», sagt Würigler, der seit zwölf Jahren bei BERNMOBIL arbeitet und unter anderem in Krisen- und Konfliktmanagement ausgebildet ist. «Die innere Haltung sowie die Wertschätzung gegenüber den Gästen sind absolut entscheidend, damit heikle Situationen nicht eskalieren.» Als Kontrolldienst-Mitarbeitender müsse man Menschen gern haben. Man müsse aber auch lernen, sich selbst zu schützen.

Konfliktsituationen werden zunehmen

Die Ausbildung zum Kontrolldienst-Mitarbeitenden trage zur Sicherheit im ÖV bei, sagt Würigler. Er schätzt diese in Stadt und Region Bern zwar

als gut ein. «Wenn wir die langfristigen Prognosen betrachten, müssen wir aber damit rechnen, dass die Konfliktsituationen zunehmen werden.» BERNMOBIL wolle sich deshalb jetzt schon vorbereiten.

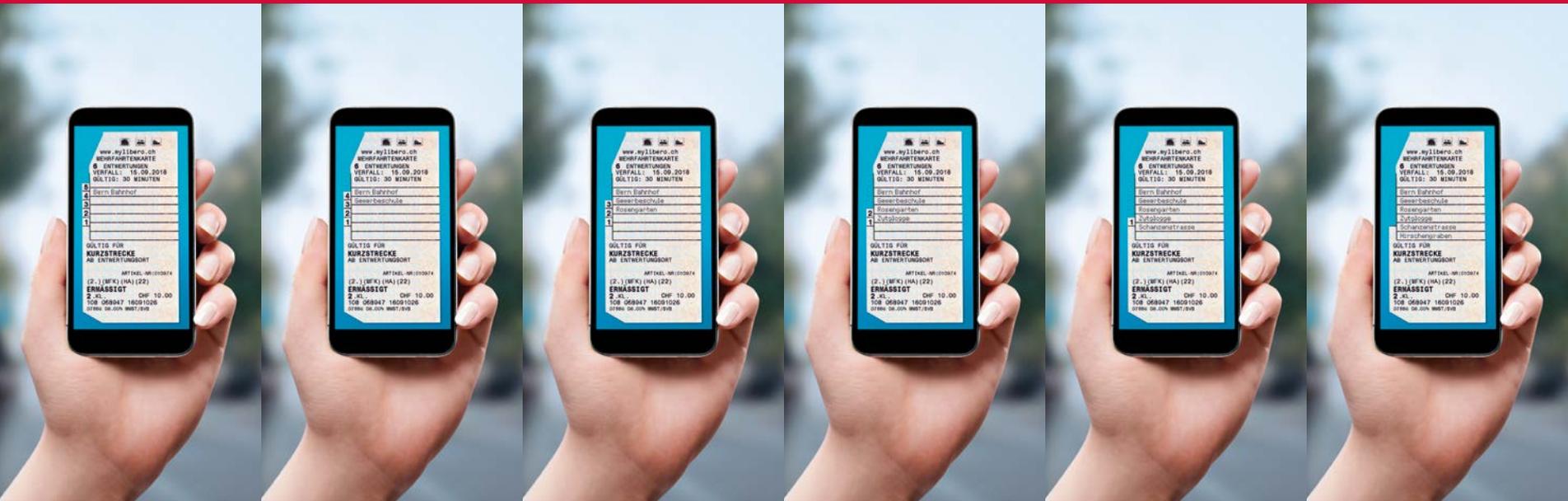
Insgesamt dreissig Kontrolldienst-Mitarbeitende hat Würigler seit Juni 2014 mit seinem interdisziplinären Team ausgebildet. Mit Erfolg, wie er sagt: «Wir sind noch besser geworden.» Es komme weniger häufig zu eskalierenden Situationen. Und es gebe auch weniger Reklamationen. «Die Kontrolldienst-Mitarbeitenden sind stabiler und lassen sich weniger von schlechten Erfahrungen leiten.» Die Ausbildung bringe sie auch persönlich und privat weiter.

KDplus – mehr Kompetenzen

BERNMOBIL will in Zukunft noch einen Schritt weiter gehen: mit einem zweiten Lehrgang namens KDplus für Kontrolleurinnen und Kontrolleure, die BERNMOBIL ab 2016 einsetzen wird. Diese übernehmen zusätzlich sicherheitsdienstliche Aufgaben. Sie haben daher hoheitliche Kompetenzen und sind befugt, Personalien einzufordern. Sie kommen beispielsweise zum Einsatz, wenn Fahrgäste im Fahrzeug rauchen, andere Gäste belästigen oder den Fahrdienst anpöbeln. Es sei wichtig, dass jede Kontrolleurin und jeder Kontrolleur die Grenzen kenne, sagt Würigler. Sobald Gewalt im Spiel sei oder es zu schweren Straftaten komme, werde die Polizei hinzugezogen.

Die Ausbildung baut auf drei Pfeilern auf: Dienstwissen, Verhaltenstraining (gewaltfreie Kommunikation, Dialog) und Einsatztraining (Selbstverteidigung, Eigenschutz). Daneben stehen Erste Hilfe, Rechtskunde sowie Videoanalysen von Übungssituationen auf dem Programm. Die Ausbildung zum Kontrolldienst-Mitarbeitenden dauert dreizehn Tage. In der zweiten Stufe der Ausbildung zum KDplus-Kontrolleur vertiefen die Teilnehmenden an dreizehn weiteren Tagen ihr Wissen und Können, insbesondere in Rechtskunde und Einsatztraining.

Neu auf der ÖV Plus-App: die Mehrfahrtenkarte.



Die ÖV Plus-App im Überblick

- **Neu:** Mehrfahrtenkarten für Kurzstrecken bis alle Zonen
- Einzeltickets für Kurzstrecken
- Einzeltickets für alle Zonen
- Tageskarten
- mit einem Klick dank der Favoritenfunktion ans Ziel
- Fahrpläne schweizweit
- **Neu auch mit Swisscom Easypay:** Die Zahlung wird direkt Ihrer Handyrechnung belastet.
- Umsteigemöglichkeiten
- kartenbasiertes Routing in Echtzeit
- Tür-zu-Tür-Fahrplan für die ganze Schweiz
- Standortabfragen mittels Geolokalisation
- «Take me home»-Funktion
- aktuelle Verkehrsinformationen

 ÖV Plus-App jetzt kostenlos
herunterladen für iOS und Android.



BERN MOBIL
INTELLIGENT UNTERWEGS