

**BERNMOBIL**

# **MAGAZIN**

**2022**



## **Fahrplanwechsel**

Die kompakte Übersicht

## **Im Herzen von BERN**

Mit BERNMOBIL durchs  
UNESCO-Weltkulturerbe  
und in die ganze Welt

# Willkommen bei BERNMOBIL



Ich bin gerne mit BERNMOBIL unterwegs. Dank der zuverlässigen Arbeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gelange ich pünktlich zu Terminen und bei Regen trocken ins Büro. Ab und zu erheitert mich sogar eine spontane Durchsage einer Chauffeurin oder eines Chauffeurs. Dann lache ich zusammen mit den anderen Passagierinnen und Passagieren. Wir kennen uns nicht, teilen uns aber in diesem Moment durch die gemeinsame Fahrt eine kleine Alltagsfreude.

Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat des nachhaltigen Verkehrs in der Stadt. Unsere Klimaziele erreichen wir nur mit einem starken öffentlichen Verkehr. Entscheidend dafür, dass noch mehr Menschen auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, ist ein gutes Angebot. Dazu gehören zuverlässige und häufige Verbindungen genauso wie eine komfortable Fahrt. Ich weiss: BERNMOBIL bleibt dran. Und Sie hoffentlich an Bord – gelegentliches Lachen inklusive.

Mareike Kruit  
Gemeinderätin Bern  
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün

## Redaktion

BERNMOBIL  
Städtische Verkehrsbetriebe Bern  
Eigerplatz 3, 3000 Bern 14

Konzept und Gestaltung  
Casalini Werbeagentur AG, Bern

## Fotos

Alain Bucher, Gian Fuhrer,  
Benjamin Zuberbühler,  
Flurina Rothenberger,  
Béatrice Devènes,  
Didier Buchmann und zVg

## Texte

Lisa Stalder  
BERNMOBIL

## Druck

Stämpfli Kommunikation, Bern

## Auflage

153'000 (an alle Haushalte  
im BERNMOBIL-Gebiet;  
Verteilaktionen und Auflage  
an verschiedenen Standorten)

Dezember 2022

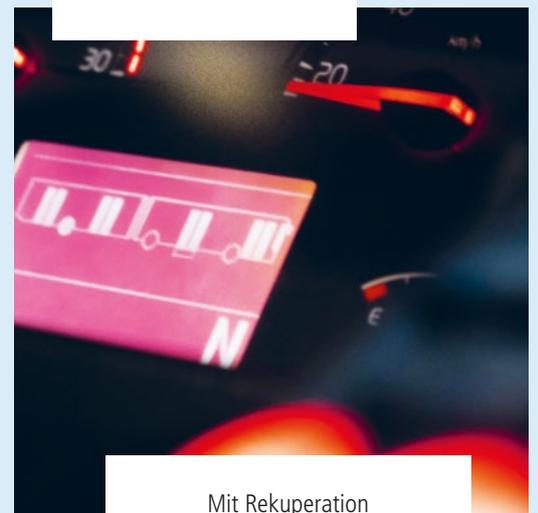


Wir sind auf



## 14

Der clevere Bus  
Die gesamte Flotte von  
BERNMOBIL wird bis  
2035 elektrisch – und  
ist bereits jetzt  
technisch auf dem  
neuesten Stand.



Mit Rekuperation  
sparen Hybridbusse  
rund 20 % des benötigten  
Treibstoffs.

**-20 %**  
**Diesel**



4

Im Herzen von Bern  
Für Sightseeing und Pendler-  
verkehr: mit BERNMOBIL durchs  
UNESCO-Weltkulturerbe zu  
Anschlüssen an S-Bahn, Regional-  
und Fernverkehr.

- 6 Eine Aussensicht auf den Berner öV vom Mobilitätsexperten Arnd Bätzner.
- 7 Persönliche Beratung – bei BERNMOBIL Info & Tickets erhalten Sie umfassende Informationen zur öV-Mobilität.
- 8 Rund 250'000 Passagiere nutzen täglich BERNMOBIL. Damit alles funktioniert, braucht es eine gute Planung – auch bei Veranstaltungen und Demonstrationen.
- 10 Vielfältige Berufe und zufriedene Mitarbeitende: Wer bei BERNMOBIL arbeitet, tut dies gerne.
- 11 Tramgleise müssen periodisch erneuert werden. BERNMOBIL hält Bauarbeiten kurz, damit die Fahrgäste möglichst wenige Einschränkungen spüren.
- 12 Das schwarze Gold von BERNMOBIL – Patrick Hertig gewährt einen Einblick in den Pnekeller.

Ab dem 11. Dezember gibt es mehr Platz auf der Linie 21. Und auf der Linie 160 fahren wir abends noch länger. Alle Infos im Überblick.

### Angebotsveränderungen bei den Stadtlinien

#### Buslinie 11

Der Fahrplan der Buslinie 11 wird auf den neuen Fahrplan der Linie 21 abgestimmt (siehe Buslinie 21). Durch die versetzten Abfahrtszeiten ergeben sich auf der Strecke Bern Bahnhof – Bierhübeli optimale Verbindungen.

#### Buslinie 12

Die Haltestelle «Bern, Anna-Seiler-Haus» der Buslinie 12 wird in «Bern, Inseipark» umbenannt. Die erneute Umbenennung der Haltestelle erfolgt aufgrund der neuen Gebäudenamen auf dem Inselareal.

#### Buslinie 21

Mit der Fertigstellung des Umbaus der Endhaltestelle Bremgarten und der Installation einer Schnellladestation ist die Linie 21 technisch bereit für den Betrieb als Elektrobuslinie. Aufgrund dieser Umstellung werden die bisherigen Standardbusse durch grössere, elektrisch betriebene Gelenkbusse ersetzt. Da diese Elektrobusse erst im Verlauf des 1. Halbjahres 2023 in Bern eintreffen, bedienen wir die Linie 21 per Fahrplanwechsel vorübergehend mit Gelenkbussen mit Hybridantrieb.

Der Einsatz dieser grösseren Fahrzeuge wirkt sich auf den Fahrplan wie folgt aus:

- Montag bis Freitag: in den Hauptverkehrszeiten Reduktion vom 6-Minuten-Takt auf den 7,5-Minuten-Takt.
- Samstag: am Nachmittag Reduktion vom 7,5-Minuten-Takt auf den 10-Minuten-Takt.

In den Abendstunden wird das Angebot hingegen an die übrigen Stadtlinien angeglichen. Neu wird der 10-Minuten-Takt bis ca. 21:40 Uhr verlängert.

### Angebotsveränderungen bei den Regionallinien

#### Buslinie 160

Das Abendangebot der Buslinie 160 zwischen Münsingen und Konolfingen wird ausgebaut. Die letzte Abfahrt ab Münsingen Bahnhof Richtung Konolfingen erfolgt neu um 21:35 Uhr statt 19:35 Uhr, ab Konolfingen Bahnhof Richtung Münsingen neu um 22:09 Uhr statt um 19:09 Uhr.

#### Buslinien 160, 161, 162 und 168

Die Buslinien bedienen die neue Haltestelle «Münsingen, Dorfplatz». Die Haltestellen «Münsingen, Traube» und «Münsingen, Ochsen» werden aufgehoben.

### Angebotsveränderungen bei den MOONLINER-Linien

#### M15 Bern–Münsingen–Thun

Die Linie bedient die neue Haltestelle «Münsingen, Dorfplatz». Die Haltestelle «Münsingen, Ochsen» wird aufgehoben.

#### M18 Bern–Brünnen–Gümmenen–Laupen

Die Haltestelle «Frauenkappelen, Post» wird in «Frauenkappelen, Kirche» umbenannt.

**Tipp: von Ost nach West  
mit der Buslinie 31**

Direkt ans Ziel – ohne Umstieg  
am Bahnhof Bern. Mit der Linie 31  
fahren Sie ab Burgernziel bequem  
via Eigerplatz und Fischermätteli  
zum Europaplatz.

# Eine Reise durch Geschichte und Gegenwart

Die Trams und Busse von BERNMOBIL fahren mitten durch die historische Berner Altstadt und verschaffen Touristinnen, Ausflüglern und natürlich auch den Bernerinnen und Bernern selber einen faszinierenden Zugang zur Schönheit des UNESCO-Weltkulturerbes.





Es ist ein Mittwoch Ende August, kurz vor 14 Uhr. Vor dem Zytglogge ist es belebt, etliche Touristinnen und Touristen haben sich in Position gebracht – mit Kamera und Selfiestick, den Blick auf das Figurenspiel gerichtet, drei Minuten vor der vollen Stunde wird es mit dem Krähen des goldenen Hahns beginnen. Die Kramgasse ist auf der gesamten Breite verstopft. Menschen mit Einkaufstaschen suchen die Lücke in der Menge, Velofahrende und Eltern mit Kinderwagen fahren Slalom. Und dann, ja genau dann, nähert sich von der Marktgasse her ein 12er-Bus. Hektik beim Chauffeur, verschreckte Touristinnen und Touristen? Mitnichten. Der Fahrer bremst ab, wartet seelenruhig, bis sich die Menge träge geteilt hat, fährt weiter, die Menge schliesst sich wieder. Weit kommt der Bus nicht, denn nach wenigen Metern findet beim Zähringerbrunnen wegen einer Selfie-beschäftigten Gruppe bereits das nächste Bremsmanöver statt.

Solche Szenen ereignen sich in der historischen Berner Altstadt täglich: Trams und Busse von BERNMOBIL vor den historischen Gebäuden der Stadt, inmitten von Touristen, Ausflüglerinnen, Geschäftsleuten und Shoppfern. BERNMOBIL und die Berner Altstadt – das gehört zusammen. Für den Mobilitätsexperten Arnd Bätzner ist Bern ein Paradebeispiel dafür, wie sich Historie und Gegenwart verbinden lassen. Dank der guten öV-Erschliessung werde die Stadt für alle erlebbar (siehe Interview). Dem können Patrizia und Alessandro Rizzo, die sich für das BERNMOBIL-Fotoshooting zur Verfügung gestellt haben, nur beipflichten. «Dass man in Bern mit dem öV Shopping und Sightseeing verbinden kann, finde ich wunderbar», sagt Patrizia Rizzo, die im Kanton Bern aufgewachsen ist und nun mit ihrer Familie im Aargau wohnt. Sie kehre aber regelmässig in ihre alte Heimat zurück. Für Alessandro Rizzo sind diese Ausflüge in die Bundesstadt stets voller Erlebnisse: «Ich geniesse es sehr, mit meiner Frau durch die Altstadt zu schlendern und dabei immer wieder Neues zu entdecken.»

### Sightseeing-Linie Nr. 12

Es ist in der Tat unglaublich, was man alles zu sehen bekommt, wenn man mit der 12er-Linie durch die Stadt fährt: Auf Baldachin und Heiliggeistkirche folgt sogleich der Käfigturm, das zweite Stadttor des mittelalterlichen Berns, die Aufmerkamen unter den Fahrgästen sehen zudem kurz das Bundeshaus. Kaum sind der Anna-Seiler-Brunnen und der Schützenbrunnen passiert, wartet bereits der Zytglogge, und schon folgt der erwähnte Zähringerbrunnen. Weiter geht es vorbei am Einsteinhaus, am Gerechtigkeitsbrunnen und an jener Stelle des Stadtbachs, wo dieser rückwärts zu fließen scheint. Von der Nydeggbrücke aus ist noch ein Teil des Gebäudes in der Matte zu sehen, wo einst die Lindt-Schokolade hergestellt wurde,

und am anderen Ende der Brücke warten die Bären im Bärenpark auf Besucherinnen und Besucher von nah und fern. Der nächste Streckenabschnitt hat es bereits zu internationalen Ehren gebracht: Der Grosse Muristalden wurde von der «New York Times» einst zu einer der zwölf schönsten Strassen Europas gekürt, dies – natürlich – wegen des atemberaubenden Blicks auf die Altstadt. Und die Endstation? Die liegt beim Zentrum Paul Klee, der faszinierenden, wellenartigen Stahl-Glas-Konstruktion, welche unter anderem die berühmte Klee-Sammlung beherbergt.

### Altstadt hat sich weiterentwickelt

Eine bedeutungsvolle Auszeichnung erhielt die Stadt Bern 1983. Damals wurde die historische Altstadt in die Liste der UNESCO-Weltkulturerbestätten aufgenommen. Die Aufnahme wurde von der UNESCO damit begründet, dass Bern ein positives Beispiel dafür darstelle, wie eine Stadt ihre mittelalterliche Struktur bewahren könne, sich gleichzeitig stetig anpasse und weiterentwickle, um auch die zunehmend komplexeren Funktionen und Anforderungen zu erfüllen. Ein Teil dieser Weiterentwicklung ist, dass Busse und Trams von BERNMOBIL durch die Berner Altstadt fahren.

Was würde wohl Herzog Berchtold von Zähringen, der 1191 eine Stadt in der Aareschlaufe bauen liess, von der heutigen Altstadt halten? Ihm gefielen mit Sicherheit die vielen historischen Gebäude. Er würde wohl oft vor dem Zytglogge stehen, das Figurenspiel bewundern – und zwischendurch zur Seite gehen, wenn ein 12er-Bus sich näherte.



### Dank BERNMOBIL in die ganze Welt

BERNMOBIL führt Touristen, Ausflüglerinnen und Einheimische nicht nur durch die historische Altstadt. Auch die diversen Museen, der Tierpark, das Wankdorf mit seinem Fussballstadion und seiner Leichtathletikanlage oder der Rosengarten sind mit Tram und Bus einfach zu erreichen. Und auch der Anschluss an S-Bahn, Regionalzüge und Fernverkehr ist dank BERNMOBIL gewährleistet. Nicht nur im Hauptbahnhof kann die Reise nach nah und fern gestartet werden, sondern auch beim Knotenpunkt Wankdorf, beim Bahnhof Weissenbühl oder beim Europaplatz. In den letzten Jahren haben sich zudem etliche Anbieter von anderen Mobilitätsangeboten wie Velos oder E-Trottinetten etabliert, die sich ideal mit dem öV kombinieren lassen.



# Eine Stadt darf kein Museum sein

Für den Mobilitätsexperten Arnd Bätzner ist Bern ein Paradebeispiel dafür, wie sich Historie und Gegenwart vorbildlich verbinden lassen. Und er freut sich, im öV wieder auf so viele zufriedene Menschen zu treffen.

## **Arnd Bätzner, wenn Sie in Bern mit dem öV unterwegs sind, halten Sie da immer Ihre Kamera bereit?**

Arnd Bätzner: Die muss man in der Tat immer bei sich haben (lacht). Als ich einmal mit meinen Eltern in Bern war, beschlossen sie, sich in ein Tram zu setzen und einmal quer und quer durch die Stadt zu fahren. Sie waren begeistert, was sie auf der Fahrt alles zu sehen bekamen. Das ist das Schöne an Bern, ist man im öV unterwegs, braucht man gar keine Stadtrundfahrt mehr.

## **Die Linie 12 führt direkt durchs UNESCO-Weltkulturerbe, vorbei an Käfigturm, Zytglogge, Bärenpark sowie an den vielen Brunnen. Das ist schon eher ungewöhnlich?**

Durchaus. Aber Bern ist ein Paradebeispiel dafür, wie sich Historie und Gegenwart vorbildlich verbinden lassen. Wir haben auf der einen Seite das historische Stadtzentrum mit seinen Gebäuden und Sehenswürdigkeiten. Auf der anderen Seite aber ein attraktives öV-Angebot. Dank der guten Erschliessung ist die Stadt für alle erlebbar.

## **Ist es denn nicht eher Fluch als Segen, wenn der öV direkt durch das historische Zentrum fährt?**

Klar, manche Leute stören sich an den Fahrleitungen und an den Gleisen, oder ihnen sind die Anzeigetafeln ein Dorn im Auge. Aber die Stadt darf kein Museum sein. Sie muss sich weiterentwickeln können, sich den Ansprüchen einer Gesellschaft anpassen. Ein effizienter und nachhaltiger öV braucht eine zeitgemässe Infrastruktur, die gehört zum Stadtbild und zum Stadterleben. Ein reines Bewahren dessen, was immer schon da war, darf nicht zwingend höher gewichtet werden.

## **Was zeichnet den Berner öV ganz besonders aus?**

Wer für eine Sitzung nach Bern kommt, ist fünfzehn Minuten nach der Ankunft am Bahnhof bereits im Sitzungszimmer. Aber auch Ausflügler und Touristen kommen auf ihre Kosten: Sie können sich direkt an ihr Ziel fahren lassen oder aber Teile der Strecke zu Fuss absolvieren, stets mit der Möglichkeit, auf den öV umzusteigen. In dieser Hinsicht ist Bern äusserst fortschrittlich.

## **Was bietet BERNMOBIL, was andere öV-Systeme noch verbessern könnten?**

In Bern sind die Hauptverkehrsachsen bestens erschlossen, aber auch die Aussenquartiere sind gut in den öffentlichen Verkehr eingebunden. Und BERNMOBIL passt dieses Angebot stets vorausschauend an. Die Verlängerung der Trolleybuslinie 12 bis zum Zentrum Paul Klee oder ins Holligenquartier ist ein Paradebeispiel dafür. Auch die Anbindung

an den Fernverkehr funktioniert bestens. Geradezu modellhaft ist der Knotenpunkt Wankdorf, wo die S-Bahn unmittelbar an Bus und Tram angebunden ist.

## **Wie sieht es in Bern mit der «letzten Meile» aus, also jenem Abschnitt der Transportkette, der nicht mit dem öV abgedeckt ist?**

Auch hier ist Bern sehr gut aufgestellt, die Shared Mobility hat sich in den letzten Jahren weiter etabliert. Insbesondere die Integration von PubliBike sowie die Zugänglichkeit und Lage von Mobility-Stationen sind hervorragend. Hier gelingt es, im Zusammenspiel mit den Mobilitätsanbietern den öffentlichen Raum zu bespielen und von Privatfahrzeugen zu entlasten.

## **Und wo sehen Sie bei BERNMOBIL noch Steigerungspotenzial?**

Einen konkreten Verbesserungsvorschlag habe ich nicht. Ich wünsche mir von BERNMOBIL, dass das Unternehmen auch weiterhin den Mut aufbringt, Neues auszuprobieren. So wie der Pilotbetrieb mit dem «Matte-Schnäg». Die selbstfahrenden Busse, die zwischen Marzili- und Mattequartier verkehrten, haben sich zwar in dieser Form nicht bewährt, aber es war eine sehr wertvolle Erfahrung. Eine Erfahrung, die bei künftigen Projekten einfließen wird, zumal das automatisierte Fahren grosses Potenzial für neue komplementäre öV-Angebote hat.



**Der Physiker und Ökonom Arnd Bätzner ist Verwaltungsrat bei Mobility CarSharing. Er gilt als Experte bei Fragestellungen rund um nationale und internationale Mobilitätsmärkte.**

**Apropos künftige Projekte: Die gesamte Busflotte von BERNMOBIL soll bis 2035 elektrifiziert werden. Ist das der richtige Entwicklungsschritt?**

In einer engen und dichten Stadt, wie Bern es ist, ist ein solcher Schritt alternativlos. Aber BERNMOBIL ist in dieser Hinsicht bestens aufgestellt, im Unternehmen ist viel Wissen vorhanden – schliesslich fahren Trams und Trolleybusse seit fast 100 Jahren elektrisch, und insbesondere Batterie-Trolleybusse sind ein cleveres, nachhaltiges und effizientes Werkzeug für die Zukunft.

**Während der Corona-Pandemie sind viele Menschen auf ihr Auto, Motorrad etc. umgestiegen. Warum sollen sie auf den öV zurückwechseln?**

Weil der öV enorm viel bietet. Komfort, Verlässlichkeit und Sicherheit. Ich steige ein und kann mich an mein Ziel chauffieren lassen. Und dies in einem

geschützten, sauberen, komfortablen Rahmen. Dieses Gefühl darf ich mit meinen Mitreisenden teilen. Wir sind eine Gemeinschaft, auch wenn wir das gar nicht wirklich wahrnehmen – der öV ist ein «Forum», ein Platz des Zusammenkommens. Und wissen Sie, was ich ganz besonders mag?

**Was denn?**

Es macht mich glücklich, im öV wieder in so viele zufriedene Gesichter schauen zu dürfen, ob ohne oder mit Maske. Ich bin daher überzeugt, dass die Menschen wieder auf den öV umsteigen werden. Womöglich werden es sogar noch mehr sein als vor der Pandemie.

## Persönlich und umfassend informiert

Das Abo verlängern, den verlorenen Teddy abholen oder Informationen zu Baustellen erhalten: BERNMOBIL Info & Tickets ist für Fahrgäste die erste Anlaufstelle – und die 20-jährige Ashantia Darwall-Smith Montes eine ihrer Kundenberaterinnen.



«Die vielfältige Tätigkeit, die Menschen, der Austausch.» Ashantia Darwall-Smith Montes muss nicht lange überlegen, das Schönste an ihrem Job zu beschreiben. Seit diesem Frühling arbeitet die 20-Jährige im Servicecenter BERNMOBIL Info & Tickets am Bubenbergplatz. Und sie geniesst es, jeden Tag Menschen gegenüberzusitzen und sie bei ihren Anliegen zu unterstützen. Und diese sind äusserst vielfältig. Dem einen Kunden erkläre sie die verschiedenen Funktionen der App, eine andere Kundin wünscht Informationen zum Fahrplan oder erneuert ihr Abo – und ein Vater fragt nach, ob der Plüschesel seines Kindes im Fundbüro abgegeben worden sei. «Bei uns ist jeder Tag anders, wir machen kaum je zweimal das Gleiche.» Ausser diesen Sommer, als die alten Juniorkarten durch den Swisspass ersetzt werden mussten. «Da haben wir während einiger Wochen fast nur Karten für die Kleinen ausgestellt», sagt sie und lacht.

Für Ashantia Darwall-Smith Montes ist der direkte Kontakt mit Kundinnen und Kunden nicht neu. Bereits während ihrer Lehre zur Detailhandelsfachfrau bei der SBB habe sie oft am Schalter gearbeitet. Daher sei für sie immer klar gewesen, dass sie auch nach der Lehre eine entsprechende Stelle suchen werde. Sie, die dreisprachig aufgewachsen ist, könne hier auch ihre Fremdsprachenkenntnisse einsetzen. Im kleinen Team fühle sie sich bestens aufgehoben, «wir haben es wirklich gut miteinander».

Es gebe auch immer wieder herausfordernde Momente. Dann zum Beispiel, wenn ein aufgebrachter Kunde an den Schalter komme. Da sei es wichtig, gut zuzuhören und Verständnis zu zeigen. «Der grösste Ärger ist dann meist schon verflogen.» Die meisten Kundinnen und Kunden seien dankbar, dass sie sich für sie Zeit nehme und ihnen helfe. Dann wisse sie: «Hier bin ich am richtigen Ort.»

**Ich mag es, unsere Kundinnen und Kunden bei ihren Anliegen zu unterstützen.**

Ashantia Darwall-Smith Montes,  
Kundenberaterin

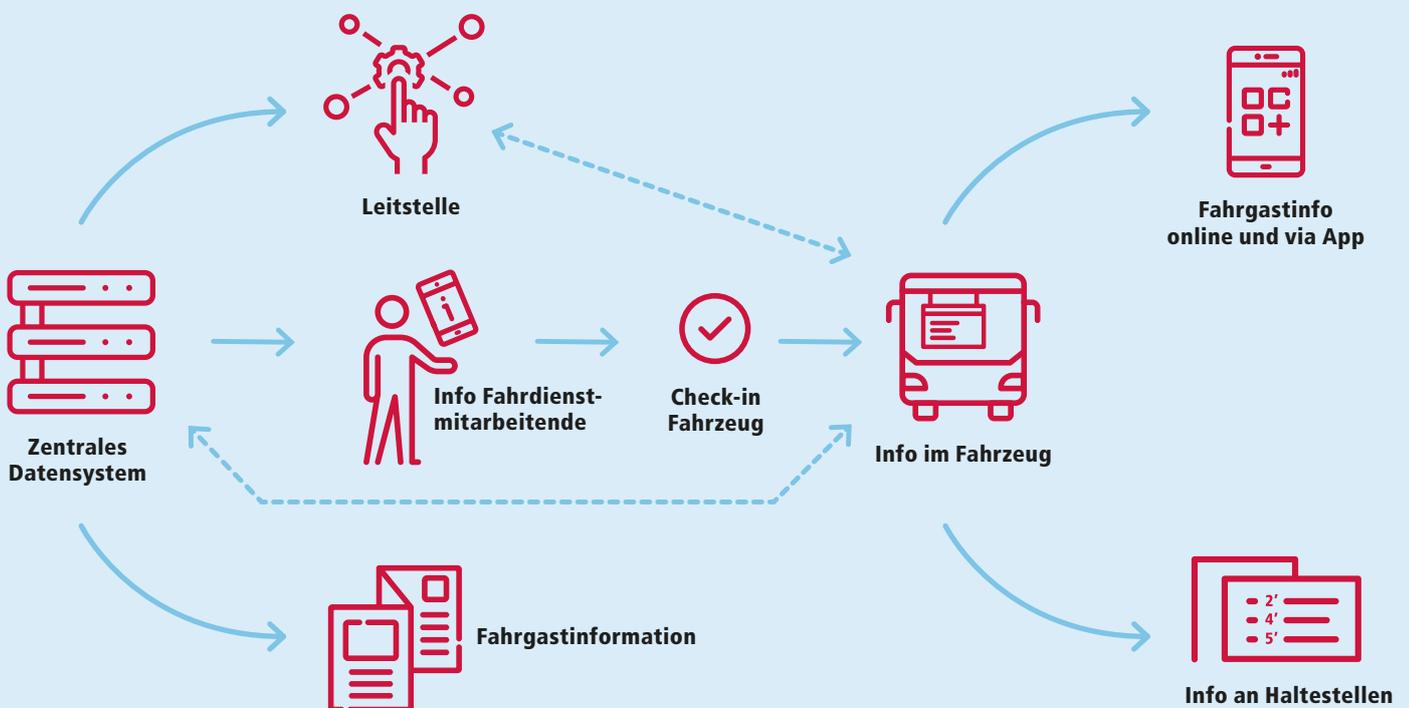
**Haben Sie Fragen?  
BERNMOBIL Info & Tickets**

Bubenbergplatz 5, 3011 Bern  
031 321 88 44  
kundendienst@bernmobil.ch  
Mo–Fr, 09.00 bis 17.00 Uhr

# Viele Rädchen für eine hohe Zuverlässigkeit

Ob Zibelemärit, YB-Meisterfeier, unbewilligte Demonstration oder ein gewöhnlicher Mittwochmorgen: Damit die Trams und Busse von BERNMOBIL die aktuell rund 250'000 Passagiere täglich sicher, zuverlässig und pünktlich ans Ziel bringen, braucht es eine gute Planung und gleichzeitig eine hohe Flexibilität.

## Eine Datenquelle – verschiedene Informationswege



Häufig läuft alles normal. Doch nicht immer: Manchmal sind Strassen schneebedeckt, findet eine unbewilligte Demonstration statt, zieht das meisterliche YB durch die Stadt oder möchte Mick Jagger im Stadion Wankdorf ein Konzert geben, das er kurzfristig absagen muss. Und jedes Jahr findet der Zibelemärit statt, der Frauenlauf und die Fasnacht. Ob Normalbetrieb oder aussergewöhnliches Ereignis: Die Busse und Trams von BERNMOBIL fahren immer. Manchmal auf einer anderen Route, manchmal nicht gleich oft. Aber sie fahren und bringen die Fahrgäste stets an ihr Ziel. Es ist selbstredend, dass das nicht

von allein geht. Es müssen viele verschiedene Faktoren zusammenspielen, verschiedene Rädchen ineinandergreifen, damit die rund 250'000 Passagiere pro Tag sicher, zuverlässig und möglichst pünktlich an ihr Ziel kommen.

### Mit genügend Vorlauf planen

Ein erstes Rädchen ist die Planung. Bei Normalbetrieb gilt der Fahrplan, so wie er an jeder Haltestelle angeschlagen ist und wie er von Rolf Gertsch, Leiter Produktionsplanung bei BERNMOBIL, und seinem Team ins zentrale Datensystem von BERNMOBIL eingespeist

wird. Steht ein aussergewöhnliches Ereignis an oder wird auf einem Streckenabschnitt gebaut, dann gilt es, den Fahrplan für den entsprechenden Tag und die betroffenen Linien anzupassen. «Je mehr Vorlauf wir haben, desto besser. Und zwar so, dass die Fahrgäste weiterhin möglichst ein gleichwertiges Angebot haben», sagt Rolf Gertsch. So könnten Alternativrouten geplant, wenn nötig Ersatzbusse organisiert und zusätzliches Personal aufgeboden werden. Im Idealfall ist der Fahrplan spätestens vier Wochen vor einem Ereignis fertiggestellt. Ist er das nicht, kann es aufwendig werden.



### Innovative Informatik

Ohne die wertvolle Arbeit der Informatik von BERNMOBIL wäre ein geregelter öV-Betrieb durch Berns Gassen gar nicht erst möglich. Oder um es in den Worten von Thomas Kolly, Leiter Informatik bei BERNMOBIL, zu sagen: «Damit geplant, gefahren und disponiert werden kann, sind entsprechende Applikationen und Werkzeuge nötig. Und die stellen wir von der Informatik zur Verfügung.» Das beginnt beim Fahrplan, der in einem zentralen System abgespeichert wird und als Basis für die Planung dient. Diese Daten werden auf die Fahrzeuge geladen. Wenn sich die Fahrdienstleistenden zu Beginn ihres Dienstes am Bordrechner anmelden, werden in den verschiedenen Systemen die wichtigsten Daten angezeigt: Kursnummer, Fahrer, Fahrplan, aber auch die Beschriftung des Fahrzeugs, die Haltestellenansagen, die Perlschnur mit den nächsten Haltestellen, die Reisezeit bis zur Endhaltestelle und die Anschlussverbindungen. Ist das Fahrzeug am System angemeldet, erscheint es auch auf den Bildschirmen in der Leitstelle und – für die Passagiere von grosser Bedeutung – im Echtzeitfahrplan auf der öV Plus App, im Internet oder auch auf den Anzeigetafeln an den Haltestellen.

So richtig kompliziert wird es dann, wenn die Einsatzpläne bereits gemacht worden sind und noch ein Anlass angekündigt oder abgesagt wird. Es sei nicht möglich, den Fahrplan «von Null auf gleich» anzupassen respektive wieder auf den regulären Fahrplan umzuschwenken. Warum nicht? Gertsch erklärt es so: Ist der Dienstplan erstellt, werden den Fahrdienstmitarbeitenden Dienste mit ihrem persönlichen Arbeitsauftrag zugeteilt. Dem Dienst entnehmen sie die Start- und Endzeiten, die Linie und Kursnummer. Die Diensterteilung wird spätestens eine Woche vor dem Betriebstag erstellt. Mit ihrem Dienst melden sich die Fahrerinnen und Fahrer bei Antritt der Schicht im Fahrzeug an (siehe Kasten). Wenn nun aufgrund eines planbaren Ereignisses eine Linie nicht fährt oder der Fahrer bzw. die Fah-



**Viele Mitarbeitende sorgen täglich dafür, dass 250'000 Fahrgäste ihr Ziel sicher und pünktlich erreichen.**

Rolf Gertsch, Leiter Produktionsplanung

rerin auf einem anderen Kurs zum Einsatz kommt, heisst das: neu planen. Und: «Wir haben nicht unendlich Personal, um kurzfristig zusätzliche Leute aufzubieten.» So kommt es denn auch vor, dass Angestellte aus den Bereichen Betrieb und Technik einspringen.

### Wird's brenzlig, greift die Leitstelle ein

Ist der Plan aber erst einmal am Laufen, kommen zwei weitere Rädchen ins Spiel: die Fahrerinnen und Fahrer sowie die Leitstelle. Erstere sorgen unterwegs dafür, dass die Fahrgäste möglichst pünktlich an ihr Ziel kommen. Auf einem Monitor im Führerstand sehen sie ihre Lage gegenüber dem Fahrplan: Grün heisst pünktlich, Blau verspätet und Rot, dass das Fahrzeug dem Fahrplan voraus ist.

Die Fahrerinnen und Fahrer sind während der Fahrt nicht auf sich alleine gestellt: Auch die Leitstelle am Eigerplatz sieht jederzeit, wo sich die Trams und Busse befinden. Auf grossen Bildschirmen ist jede Linie mitsamt den einzelnen Kursen ersichtlich. «Bei grossen Verspätungen kann die Leitstelle die Fahrer und Fahrerinnen anweisen, bereits vor der Endhaltestelle zu wenden», erklärt Gertsch. Dies werde zum Beispiel auf der Linie 10 gemacht, wo die Möglichkeit besteht, bereits beim Schloss Köniz umzukehren. Und wird es so richtig brenzlig, zum Beispiel wegen eines Unfalls oder einer unbewilligten Demonstration, kümmern sich die Leitstellen-Mitarbeitenden innert Kürze um Umleitungen, Alternativen, Ersatzbusse und Personal – stets mit der Absicht, die Passagiere sicher und pünktlich an ihr Ziel zu begleiten.

### Podcast Leitstelle

Unserer Mitarbeitenden auf der Leitstelle sorgen an 365 Tagen im Jahr dafür, dass unsere Fahrgäste ihr Ziel pünktlich erreichen. Für den BERNMOBIL-Podcast haben wir den Verkehrsdisponenten Fredy Burri in der Leitstelle besucht. Jetzt Reinhören!



Spotify



Apple-Podcast



# Breites Spektrum, grosse Verbundenheit

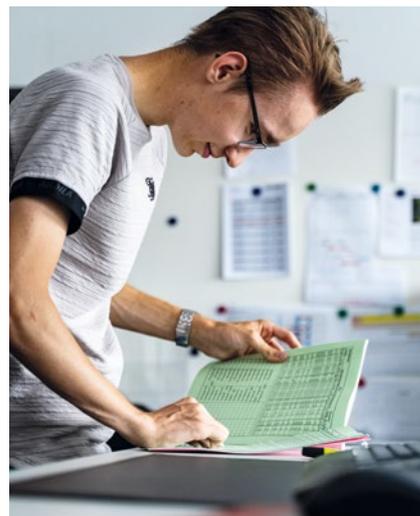
Wer bei BERNMOBIL arbeitet, tut dies gerne. Der tägliche Einsatz für das Wohl der Fahrgäste steht dabei im Zentrum. Dafür brauchen wir nicht nur Fahrdienstmitarbeitende, sondern auch Elektriker, Mechatronikerinnen, Automobilfachmänner oder Bauingenieurinnen und viele mehr.

Rund 1100 Personen arbeiten für BERNMOBIL. Der grösste Teil davon, rund 700 Personen, ist im Fahrdienst tätig. Sie sieht man, wenn sie die Trams und Busse von BERNMOBIL geschickt durch die Stadt lenken oder Kundenlenker den auswärtigen Gästen den Weg weisen. Doch sie sind nicht die einzigen, die dafür sorgen, dass die Kundinnen und Kunden tagtäglich sicher und einfach ans Ziel gelangen. So braucht es beispielsweise Leute, die Reinigungs- und Wartungsarbeiten übernehmen, Fahrleitungen und Ticketautomaten instand halten oder Projekte planen und ausführen. «Wir bieten spannende Berufe in vielen verschiedenen Bereichen an, welche unterschiedlichste Qualifikationen erfordern», sagt Kevin Schneeberger, Bereichspersonalverantwortlicher bei BERNMOBIL. So arbeiten bei BERNMOBIL unter anderem Netzelektriker, Bauingenieurinnen, Verkehrsplaner, Applikationsspezialisten, Mechatronikerinnen, Automobilfachmänner, Kommunikationsfachfrauen oder Finanz- und Personalfachleute. BERNMOBIL bildet auch selber Fachleute aus, derzeit absolvieren rund 20 Lernende ihre Aus-

bildung beim Verkehrsunternehmen, rund die Hälfte von ihnen ist im technischen Bereich tätig.

## **Vielfältige Berufe**

Vielfältig sind nicht nur die Berufe, sondern auch die Menschen, die bei BERNMOBIL arbeiten. «Derzeit sind Menschen aus 20 verschiedenen Nationen bei uns tätig», sagt Schneeberger. Besonders in einem Bereich gibt es noch «Luft nach oben», sagt Schneeberger. Während im Führerstand von Tram und Bus immer mehr Frauen anzutreffen sind, harzt es im technischen Bereich noch, so der Personalverantwortliche.



## **Zufriedene Mitarbeitende**

Grossgeschrieben wird bei BERNMOBIL die Vereinbarkeit von Familie und Beruf. So ist Teilzeitarbeit beim Verkehrsunternehmen kein Fremdwort, wie Schneeberger versichert. Auch Homeoffice ist möglich, wenn es sich aufgrund der Funktion einrichten lässt. «Die Fahrerin oder der Mechaniker können natürlich nicht von zu Hause aus arbeiten.»

Was bei BERNMOBIL besonders auffällt: Die Fluktuation ist gering. Ein Zeichen dafür, dass die Zufriedenheit der Angestellten hoch ist und sie sich mit der Unternehmung verbunden fühlen. Dieser Eindruck wurde bei der Personalbefragung im Jahr 2022 bestätigt. Die Gesamtzufriedenheit über alle Bereiche erreichte auf einer Skala bis 10 einen Mittelwert von 7,96, ein überdurchschnittlich hoher Wert – oder simpler: Die Mitarbeitenden arbeiten gerne bei BERNMOBIL. Die befragten Mitarbeitenden gaben zudem an, dass sie BERNMOBIL als Arbeitgeberin weiterempfehlen würden. Wahrlich ein Gütesiegel.



**Fragen und Infos**  
[bernmobil.ch](http://bernmobil.ch)  
[personal@bernmobil.ch](mailto:personal@bernmobil.ch)

# Gleisbaustellen – unentbehrlich für unsere Mobilität

Die Gleisanlagen von BERNMOBIL müssen abnutzungsbedingt nach einer gewissen Zeit ersetzt werden. Damit die Fahrgäste während der Bauarbeiten möglichst wenige Einschränkungen spüren, ist eine gute Planung das A und O.

Rund 50 Tonnen wiegt ein Tram. Es ist ein beachtliches Gewicht. Kein Wunder also, dass sich die Gleisanlagen, auf denen die Trams tagtäglich ihre Runden drehen, mit der Zeit abnutzen. Deren Ersatz bedingt meist längere Bauarbeiten. Was nötig ist, um die betriebliche Sicherheit zu gewährleisten, kann für Fahrgäste zuweilen etwas beschwerlich sein. Es braucht Umleitungen, das Tram muss durch einen Bus ersetzt werden und einzelne Haltestellen werden vorübergehend gar nicht bedient. BERNMOBIL ist sich dessen bewusst und versucht, die Bauarbeiten so kurz wie möglich zu halten und passende Umleitungen einzurichten. Eine gute Planung ist unverzichtbar.

## Gemeinsam statt allein

In der Mehrjahresplanung von BERNMOBIL sind alle Arbeiten aufgelistet, die in den nächsten 15 Jahren ausgeführt werden müssen. Um negativen Überraschungen vorzubeugen, werden die Gleisanlagen zudem laufend durch das Team Anlagenmanagement überwacht, wie Sergio Rizzoli, Leiter Netzmanagement BERNMOBIL, erklärt. Nicht jeder Gleisabschnitt hat eine gleich lange Lebensdauer. Dort, wo viele Linien durchführen, wie beispielsweise beim Zytglogge oder beim Hirschengraben, halten die Gleise der Belastung etwa zwölf bis fünfzehn Jahre stand. Auf einem Seitenast wie jenem vom Burgernziel zum Ostring können die Gleise bedeutend länger befahren werden.



**Wir versuchen, die Bauarbeiten so kurz wie möglich zu halten.**

Sergio Rizzoli, Leiter Netzmanagement bei BERNMOBIL

Muss ein Gleisabschnitt ersetzt werden, beginnt BERNMOBIL nicht einfach zu buddeln. Zuerst wird abgeklärt, ob andere Stellen, wie etwa die Stadt Bern oder Energie Wasser Bern, an gleicher Stelle Sanierungsarbeiten planen. Vielleicht müssen Leitungen ersetzt werden oder es sind Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr geplant. Ist dies der Fall, werden Planung und Ausführung gemeinsam angegangen. So kann vermieden werden, dass der Boden an dieser Stelle innert kurzer Zeit erneut aufgerissen werden muss. Damit Fahrgäste und Bevölkerung möglichst wenig von einer Baustelle spüren, werden die Bauarbeiten vorwiegend in den Sommer- und Herbstferien ausgeführt, sagt Sergio Rizzoli. Pro Jahr können so maximal drei Gleisbaustellen durchgeführt werden.

Auch in den nächsten Jahren haben diverse Gleisanlagen ihr Lebensende erreicht, zum Beispiel auf der Kornhausbrücke und entlang der Effingerstrasse zwischen Hirschengraben und Kocherpark. Zudem stehen auch Neubaustrecken auf dem Programm von BERNMOBIL, sodass schon bald Trams nach Kleinwabern und Ostermundigen fahren können.



Auf viel befahrenen Gleisabschnitten halten die Gleise der Belastung etwa zwölf bis fünfzehn Jahre stand, ehe sie ersetzt werden müssen.

Alexander Egger (im Auftrag des Projekts Sanierung Monbijoustrasse)

# Herr des «schwarzen Goldes»

Die Flotte von BERNMOBIL weist über 160 Busse auf. Unser Reifenpraktiker Patrick Hertig sorgt dafür, dass bei jedem Fahrzeug buchstäblich alles rundläuft. Ein Besuch im Pneukeller beim Depot Eigerplatz – dem wohl dunkelsten Arbeitsplatz bei BERNMOBIL.

### Hinab ins dunkle Reich

Eine schmale Treppe führt von der hell erleuchteten Busgarage hinab in den Pneukeller von BERNMOBIL. Im fahlen Neonlicht lagern dort rund 900 Busreifen – akkurat aufgereiht auf zwei Etagen. «Jeder Reifen bzw. jede Karkasse ist genau an ihrem Platz», erklärt Patrick Hertig und ergänzt nicht ohne Stolz: «Hier wird nichts dem Zufall überlassen.» Seit 2017 arbeitet der gelernte Reifenpraktiker bei BERNMOBIL und sorgt dafür, dass unsere Fahrzeuge den nötigen Grip haben.

### Der Reifenpraktiker – ein Allrounder

Insgesamt kümmert sich Hertig um die Reifen von über 160 BERNMOBIL-Bussen. Hinzu kommen einige Dienstfahrzeuge, vier Fahrschulbusse und 25 Postautos, die ebenfalls bei den städtischen Verkehrsbetrieben gewartet werden. Seine Arbeit als Reifenpraktiker umfasst nebst dem klassischen Aufziehen der Reifen auch etwa die Planung der Lagerbestände, diverse Reparaturarbeiten oder die Aufgummierung abgefahrener Pneu. «Letzteres ist in etwa erklärbar mit gebrauchten Schuhen, die neu besohlt werden», erklärt Hertig und ergänzt: «Gummierte Pneu werden nur auf der Hinterachse eingesetzt und können mit fabrikneuen qualitativ problemlos mithalten.»

Ein Job, der mitunter auch schweisstreibend sein kann. Ein Stahlrad samt Pneu wiegt rund 90 Kilogramm. Hertig schätzt, dass er pro Woche rund eine Tonne händisch durch seinen Pneukeller bugsiert. Diverse Gerätschaften unterstützen ihn dabei. Allen voran ein Lastenaufzug, der die Räder vom Untergeschoss auf das Parkdeck hievt. Einmal die Woche sitzt Patrick Hertig selbst ein paar Stunden am Steuer eines Busses. «Da kann ich mich jeweils quasi 1:1 von der Qualität meiner Arbeit überzeugen. Selbst die kleinste Unwucht eines Rades macht sich beim Fahren bemerkbar.»

### Sicherheit an erster Stelle

Der 46-Jährige kennt alle «seine» Fahrzeuge und ihre Eigenheiten. «Aufgrund unterschiedlicher Motorisierungen weist jeder Fahrzeugtyp einen anderen Verschleiss auf.» So sei beispielsweise der Gummiabrieb bei Hybridbussen grösser, als dies bei zweiachs-getriebenen Trolley- oder Elektrobusen der Fall ist.

Rund drei Wochen dauert es, bis Patrick Hertig alle Fahrzeuge mindestens einmal zu Gesicht bekommen hat. Es versteht sich von selbst, dass die Sicherheit auch in seinem Job an erster Stelle steht. Nebst der Begutachtung der Felgen gehe sein Blick hauptsächlich auch auf die Profilierung der Reifen. «Bei BERNMOBIL werden die Pneu weit früher gewechselt, als es der Gesetzgeber vorschreibt.» Das heisst, ab einer Profiltiefe von 3 Millimetern wird der Reifen ausgewechselt – gemäss Vorschrift müsste dies erst bei 1,6 Millimetern erfolgen. Eine ähnliche Regelung gilt auch bei Winterpneu, die auf den Fahrzeugen der Aussenetze im Einsatz sind. Nebst der Sichtkontrolle durch die Chauffeure und Chauffeusen bei der Übernahme der Fahrzeuge sorgt eine vollautomatische Messanlage in der Garageneinfahrt dafür, dass Luftdruck und Profiltiefe jedes Fahrzeugs bei der Durchfahrt automatisch ermittelt werden. «So kann sichergestellt werden, dass jeder Bus reifentechnisch in tadellosem Zustand auf die Strecke geschickt wird.»



Spotify



Apple-Podcast



Einen «hörbaren» Einblick in Patrick Hertigs Alltag geben wir Ihnen im BERNMOBIL-Podcast

## Leiser die Kurve kriegen

**Ab Spätsommer 2023 gehen die ersten von 27 Tramlinks von Stadler Rail fahrplanmässig auf die Strecke – dank eines neuartigen «Flüsterrads» sollen die Trams künftig noch ruhiger über die Schienen gleiten.**

GHH® ULTRA-S – diese Typenbezeichnung steht für ein Radsystem der neusten Generation. «Dieses neuartige Radsystem zur besseren Dämpfung von Erschütterungen gehört dabei mit zu den technischen Eckpfeilern der aktuellen Fahrzeuggeneration», erklärt Stefan Keiser, Projektleiter Tram bei BERNMOBIL. Wie sich diese sogenannten hoch einfedernden Räder in der Praxis bewähren, werden die Testfahrten des ersten Tramlinks im ersten Quartal 2023 zeigen. Die fahrplanmässige Einführung der neuen Fahrzeuge ist ab Spätsommer 2023 geplant.



Das neuartige Radsystem GHH® ULTRA-S gehört zu den technischen Eckpfeilern des neuen Tramlinks.

Aktuelle Informationen zur grössten Neubeschaffung in der Geschichte von BERNMOBIL finden Sie auf unserem Blog: [bernmobil.ch](https://bernmobil.ch)



# Der clevere Bus

Das BERNMOBIL-Busnetz wird bis 2035 schrittweise auf elektrischen Betrieb umgestellt. Bis das gesamte Netz elektrifiziert ist, kommen als Übergangslösung Hybridbusse zum Einsatz. Diesen liegt ein ausgeklügeltes System zugrunde – und sie steigern den Komfort für Fahrgäste und Anwohnende.

Hybridbusse der neusten Generation sind nicht nur «cleverer», sie steigern auch die Lebensqualität in und um Bern.

Das Ziel ist unmissverständlich: Bis 2035 soll die gesamte Flotte von BERNMOBIL klimaneutral werden. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, wird das Busnetz schrittweise auf den elektrischen Betrieb umgestellt. Seit 2019 fahren auf der Linie 17 (Bern Bahnhof – Köniz Weiermatt) bereits E-Busse mit Batterieantrieb. Als Nächstes soll auf den Linien 19 und 21 auf elektrische Fahrzeuge umgestellt werden. In der Übergangszeit braucht es aber zusätzlich Hybridbusse, die neben dem normalen Kurseinsatz auch dort eingesetzt werden können, wo aufgrund von Veranstaltungen, Baustellen oder ungeplanten Störungen Buslinien umgeleitet oder Tramlinien auf Busbetrieb umgestellt werden müssen. Die Hybridbusse verfügen sowohl über einen Diesel- als auch über einen Elektromotor. Dieser ermöglicht es, gewisse Strecken ausschliesslich im elektrischen Betrieb zurückzulegen und dabei auch noch die Umwelt zu schonen (siehe Seite 15).

## Dank GPS auf dem Laufenden

Wenn alle Parameter stimmen (insb. Batterieladung über 50 %), schaltet das Fahrzeug den Dieselmotor ab und fährt nur noch mit dem Elektromotor. Zusätzlich verfügt das Fahrzeug über ein sogenanntes Zonenmanagement, erklärt Walter Bauen, Rollmaterialmanager bei BERNMOBIL. In einem zentralen System werden Zonen abgespeichert, in denen die Hybridbusse elektrisch fahren sollen. Die Busse werden so programmiert, dass automatisch auf Elektrobetrieb umgestellt wird, sobald sie in eine solche Zone reinfahren, vorausgesetzt, die Parameter stimmen. Das GPS mache dies möglich. Hat der Bus die Zone passiert, übernimmt wieder der Dieselmotor. Die neuen Busse sind also nicht nur ein Stück weit clever geworden. Sie bieten auch Vorteile für Fahrgäste und Anwohnende: Mit ihrer ruhigen Fahrweise und den geringen Lärmemissionen sind sie ein weiteres Puzzleteil zur Steigerung der Lebensqualität in und um Bern.

Nicht jeder Streckenabschnitt ist für den Einsatz des Elektromotors geeignet. Gerade wenn es steil bergauf geht, wie beispielsweise in die Rüti Ostermundigen oder in den Spiegel, würde die Batterie stark beansprucht. Die Batterie vom Hybridbus wird durch Rekuperation, also das «Zurückgewinnen» von Bremsenergie, und auch durch den Verbrennungsmotor aufgeladen. Um jederzeit genügend elektrische Energie

für den Hybridbetrieb zur Verfügung zu haben, kann mit dem Zonenmanagement eingestellt werden, wo das Fahrzeug mit dem Verbrennungsmotor fahren und die Batterie zusätzlich laden soll. So kann der Bus für die Topografie optimiert werden. Das bedeutet somit auch, dass der Fahrer nicht beeinflussen kann, mit welchem Motor das Fahrzeug angetrieben wird.

## Kein «Glöggli» für den Bus

Und da ist noch eine weitere Eigenheit: Stellt der Bus auf Elektrobetrieb um, wird das Fahrzeug automatisch leiser. So leise, dass die Gefahr besteht, dass Fussgängerinnen und Fussgänger es nicht mehr hören. Das darf nach neusten Gesetzen nicht mehr sein, sagt Walter Bauen. Es benötigt neu ein so genanntes AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System, auf Deutsch: Fahrzeug-Warngeräusch-Generator). Das ist ein künstlich erzeugtes Geräusch, das ein herannahendes Fahrzeug imitieren soll. Obwohl es technisch durchaus möglich wäre, darf nicht irgendein Geräusch verwendet werden. «Vogelgezwitscher oder ein «Glöggli», wie früher an den Kutschen, sind nicht erlaubt», sagt Bauen. Aber auch das Aufheulen eines Ferrari-Motors entspricht nicht den gesetzlichen Vorgaben. «Eigentlich sollte ein Bus so tönen, als hätte er einen lärmarmen Dieselmotor», sagt Bauen und lacht.



**Bis zur vollständigen Elektrifizierung der BERNMOBIL-Buslinien sind Hybridbusse eine sinnvolle Übergangslösung.**

Walter Bauen, Rollmaterialmanager

# Mit Bremsen Energie gewinnen

Der schonende Umgang mit Energie ist auch im öV gefragter denn je. Auf die Trolleybusse folgten nun auch Hybridbusse neuester Generation, die ihre Bremsenergie in elektrische Energie umwandeln. Dank der sogenannten Rekuperation kann rund 20 % Diesel eingespart werden.



Bis 2035 soll die gesamte Flotte von BERNMOBIL klimaneutral betrieben werden. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, setzt die Transportunternehmung nebst der Einführung neuer Elektrobuslinien mitunter auf moderne Hybridfahrzeuge. Warum diese «Brückentechnologie» Sinn macht und wie ökologisch BERNMOBIL tatsächlich unterwegs ist, erfahren Sie in der aktuellen Ausgabe des BERNMOBIL-Podcasts.



Spotify



Apple-Podcast



**MEIN PLUS:  
10%**



**öV Plus App**  
*Einfach schneller ans Ziel.*