

**BERNMOBIL**

# **MAGAZIN**

**2023**



**Blick in die Zukunft**

So entwickelt sich der Berner ÖV

**Fahrplanwechsel,  
10. Dezember**

Alle Änderungen  
kompakt und übersichtlich  
zusammengefasst

# Willkommen bei BERNMOBIL



«Zusammen Bern bewegen» – diese und weitere Slogans zieren seit einigen Wochen das Heck einzelner BERNMOBIL-Busse, sie erscheinen gedruckt in «20 Minuten» oder beleben unter anderem unsere sozialen Medien. Was wir damit bezwecken? Potenziellen Mitarbeitenden die Faszination von BERNMOBIL und des ÖV im Allgemeinen näherbringen. Und die Gesichter auf den Kampagnen sind keine «SchauspielerInnen» sondern Mitarbeitende von BERNMOBIL, die unsere Vision und Werte täglich leben. Klar, in Zeiten von Fachkräftemangel reichen Werbekampagnen alleine nicht aus, um die richtigen Leute für die Unternehmung zu begeistern und bestehende Mitarbeitende zu halten. Vielmehr sind wir gefordert, unsere Firmenkultur, unsere Werte und unsere sinnstiftenden Tätigkeiten sowohl für unsere Fahrgäste als auch für unsere Mitarbeitenden erlebbar und spürbar zu machen.

Seit nun fast 3 Jahren darf ich für BERNMOBIL tätig sein und zusammen mit meinem HR-Team unseren Beitrag zum Unternehmenserfolg leisten. Und ehrlich, ich habe noch keinen Tag bereut, diesen Wechsel vollzogen zu haben. Ich schätze den Gestaltungsspielraum und die Möglichkeit, gemeinsam Neues anzugehen und auf Augenhöhe mit unseren Mitarbeitenden an der Zukunft von BERNMOBIL zu arbeiten.

Und die Zukunft bei BERNMOBIL ist spannend. Sie bringt viele Herausforderungen mit sich – lesen Sie mehr dazu in den verschiedenen Beiträgen in diesem Magazin. Und wenn wir bei Ihnen das Interesse wecken können, Teil von BERNMOBIL werden zu wollen, freut uns das besonders! Unsere offenen Stellen finden Sie unter [www.bernmobil.ch/jobs](http://www.bernmobil.ch/jobs)

Viel Spass bei der Lektüre

Barbara Meyer Häsler  
Leiterin Personal BERNMOBIL

#### Redaktion

BERNMOBIL  
Städtische Verkehrsbetriebe Bern  
Eigerplatz 3, 3000 Bern 14

#### Konzept und Gestaltung

Casalini Werbeagentur AG, Bern

#### Fotos

Luana Ferrero  
Gian Fuhrer  
Michael Lemp  
Alain Bucher und zVg

#### Texte

Lisa Stalder  
Sabine Graf  
Didier Buchmann  
BERNMOBIL

#### Druck

Stämpfli Kommunikation, Bern

#### Auflage

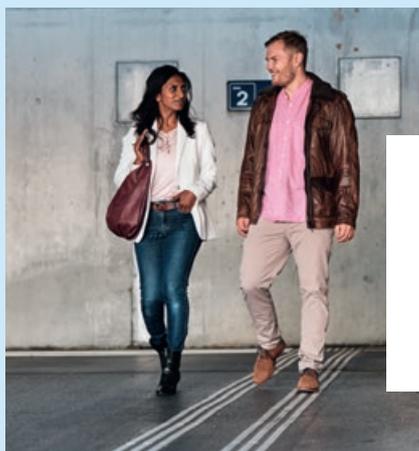
154'000 (an alle Haushalte  
im BERNMOBIL-Gebiet;  
Verteilaktionen und Auflage  
an verschiedenen Standorten)

Dezember 2023



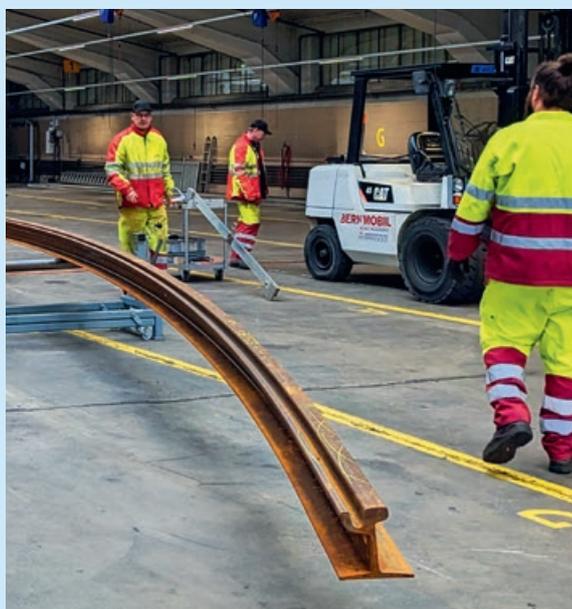
Wir sind auf





**4**

Das wachsende Mobilitätsbedürfnis stellt den öffentlichen Verkehr vor grosse Herausforderungen. Ab Seite 4 lesen Sie, wie BERNMOBIL die Zukunft aufleitet.



**10**

Wussten Sie, dass BERNMOBIL das einzige Transportunternehmen der Schweiz ist, das seine Tramschienen selbst biegt und einbaut? Wir haben einem unserer «Gleisbieger» bei der Arbeit über die Schulter geschaut.

**8** Flexible Arbeitsmodelle und flache Hierarchien – das sind nur zwei Punkte, die BERNMOBIL als attraktive Arbeitgeberin auszeichnet. Im Interview, Barbara Meyer Häsler, Leiterin Personal.

**12** 1924 wurde in Bern die erste Stadtbuslinie eröffnet – ein Grund zum Feiern!

**13** Weit mehr als blosses «Beförderungsmittel» – Tramlink mit Red Dot Design Award 2023 ausgezeichnet.

**14** Tarifierpassungen im Libero-Gebiet und Fahrplanänderungen: alles Wichtige zum Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2023.

**15** BERNMOBIL Servicecenter: Wir sind für Sie da – wo auch immer Sie uns brauchen.

Ein Blick in die Zukunft

# BERNMOBIL gleist die Zukunft auf

Mehr Homeoffice, mehr Teilzeitarbeit, mehr Freizeitmobilität und neue Quartiere: Gesellschaftliche und demografische Veränderungen fordern BERNMOBIL immer wieder heraus. Doch die Lösungen liegen teils schon bereit – ein Überblick.



Lange Zeit ging es für BERNMOBIL nur in eine Richtung: nach oben. Seit 2012 hatte BERNMOBIL jährlich immer über 100 Millionen Personen transportiert, 2019 folgte mit über 103 Millionen der Rekord. Und in den ersten beiden Monaten 2020 sah es danach aus, als würde diese Zahl erneut übertroffen werden. Doch dann kam Corona. Gestrichene Veranstaltungen, geschlossene Schulen, die Aufforderung, zu Hause zu bleiben: Die Corona-Pandemie hatte BERNMOBIL voll erwischt. Im März und im April 2020 ging die Anzahl Fahrgäste um bis zu 70 Prozent zurück. Am Ende des Jahres hatte BERNMOBIL immerhin rund 70 Millionen Personen an ihr Ziel gebracht.

Halbleere Trams und Busse während der Morgen- und Abendspitzen und Fahrgäste mit Masken – es sind Bilder, die inzwischen der Vergangenheit angehören. Die Fahrgastzahlen hatten mit gut 48 Millionen im ersten halben Jahr 2023 schon fast wieder das Niveau von vor der Pandemie erreicht. Und doch ist nicht alles beim Alten geblieben. Denn seit der Pandemie hat sich das Fahrgastverhalten verändert. «Wir spüren noch immer einen gewissen Homeoffice-Effekt», sagt Christoph Hofer, Leiter Angebotsplanung bei BERNMOBIL. Die Arbeit von zu Hause aus habe zur Folge, dass die Morgenspitzen auf einigen Linien zwischen 6.30 und 8.30 Uhr längst nicht mehr so ausgeprägt seien, wie sie es vor der Pandemie waren. Ganz besonders spürbar sei dies am Montag und am Freitag, beides beliebte Homeoffice-Tage.

### **Freitag ist für viele ein «Frei-Tag»**

Auch ein weiterer Effekt macht sich auf den Linien von BERNMOBIL bemerkbar: der Trend zur Teilzeitarbeit. Dieser ist insbesondere am Freitag spürbar. Christoph Hofer erklärt es so: Während der Morgenspitzen seien merklich weniger Personen in den Bussen und Trams von BERNMOBIL unterwegs als an anderen Wochentagen. Dafür sei aber zwischen den Stosszeiten deutlich mehr Betrieb, vor allem am Nachmittag, sagt Hofer. Dies haben die Auswertungen der Fahrgastzahlen vom 4. Quartal 2022 sowie vom 1. Quartal 2023 gezeigt. Diese Entwicklung hat nun konkrete Folgen für den Fahrplan: Ab dem Fahrplanwechsel fahren die Busse auf der Linie 10, die Köniz, die Stadt Bern und Ostermundigen miteinander verbindet, in der Hauptverkehrszeit am Freitagmorgen neu im Drei-Minuten-Takt. Bisher galt der Zweieinhalb-Minuten-Takt. Stattdessen wird das Angebot am späten Freitagabend verdichtet, in dem der 10-Minuten-Takt bis Betriebschluss um ca. 1.00 Uhr verlängert wird. An-

sonsten bleibt bei der Linie 10 alles beim Alten: In den Spitzenzeiten, an den anderen Wochentagen und am Freitagabend fahren die Busse weiterhin im Zweieinhalb-Minuten-Takt.

Ist nun damit zu rechnen, dass BERNMOBIL den Takt künftig auch an anderen Wochentagen und auf anderen Linien anpassen wird? Ein solcher Schritt sei derzeit nicht geplant, sagt Christoph Hofer. Aber die Fahrgastzahlen würden weiterhin beobachtet, damit Anpassungen vorgenommen könnten, sollte es die Situation erfordern.

### **Doppelgelenkbusse für Köniz, ein Tram für Ostermundigen**

BERNMOBIL hat nicht erst mit der Pandemie begonnen, ihre Zukunft aufzugleisen. Die Überprüfung und Anpassung des ÖV-Angebots ist ein stetiger Prozess. Einerseits gilt es, bestehende Kapazitätsengpässe zu beheben. Andererseits braucht es langfristige Strategien, um dem wachsenden Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft gerecht zu werden.

Eine Veränderung steht schon bald auf der Linie 10 zwischen Bern und Köniz Schliern an, wo es heute zu den Spitzenzeiten in den Bussen unangenehm eng werden kann. Ab 2026 kommen auf dieser Strecke Doppelgelenktrolleybusse zum Einsatz. Damit diese der einst Fahrgäste an ihr Ziel bringen können, bedarf es entlang der Strecke einiger baulicher Anpassungen. So braucht es an gewissen Stellen neue Fahrleitungen, zudem müssen einige Haltestellen – unter anderem Weissensteinstrasse und Hessesstrasse – angepasst oder verschoben werden.

Auf dem anderen Linienast der heutigen Buslinie 10 wird voraussichtlich ab 2029 ein Tram Fahrgäste von Bern nach Ostermundigen bringen. Einst war geplant, dass die ganze Linie 10 durch ein Tram ersetzt wird. Doch die Könizer Stimmbevölkerung lehnte den



## **Die bessere Erschliessung der Quartiere steht bei BERNMOBIL weit oben auf der Liste.**

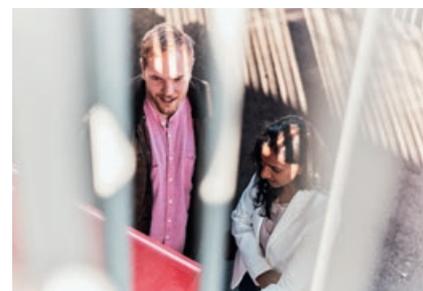
Christoph Hofer, Leiter Angebotsplanung bei BERNMOBIL

Bau des Trams im Herbst 2014 ab. Trotzdem wird Köniz schon bald eine neue Tramstrecke erhalten: Die Linie 9 wird von Wabern bis nach Kleinwabern verlängert, das erste Tram nach Kleinwabern soll voraussichtlich ab 2027 rollen.

Ein grösseres Tramnetz erfordert mehr Fahrzeuge. In den nächsten Jahren werden zur Deckung des Bedarfs für die Strecke Tram Bern–Ostermundigen neun weitere Trams angeschafft. Damit diese und zusätzliche Fahrzeuge geparkt und gewartet werden können, wurde das Tramdepot an der Bolligenstrasse während der letzten beiden Jahre vergrössert.

### **Bessere Erschliessung der Quartiere**

Auch der Ausbau der Tangentiallinien steht bei BERNMOBIL weit oben auf der Liste. Das Liniennetz von BERNMOBIL ist radial organisiert. Das heisst, die meisten Linien führen direkt ins Berner Stadtzentrum. Dass damit ein grosses Bedürfnis abgedeckt wird, machen die Zahlen deutlich: Rund ein Drittel aller BERNMOBIL-Fahrgäste steigt an den vier Haltestellen Hirschengraben, Bahnhof, Bärenplatz und Zytglogge ein und aus. Der grosse Vorteil dabei: Die Umsteigewege sind stets kurz. Um den stark beanspruchten Raum rund um den Berner Bahnhof etwas zu entlasten, plant BERNMOBIL zusammen mit dem Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV), der Regional-



konferenz Bern-Mittelland (RKBM) und den Gemeinden, die Tangentiallinien zu stärken. Denn diese ermöglichen attraktive, direkte Verbindungen zwischen den Quartieren, ohne dass ein Umsteigen in der Innenstadt notwendig wird. In den letzten Jahren wurden bereits die Linien 28 und 31 verlängert und die Linie 22 eröffnet. Ein Schritt, der sich positiv auf die Fahrgastzahlen niederschlägt. Derzeit steht zuoberst auf dem Wunschzettel eine direkte Busverbindung von Bümpliz Süd via Bethlehem Kirche und entlang des Bremgartenwaldes sowie durch die Mittelstrasse bis zum Viererfeld. «Mit dieser Buslinie könnte eine bestehende Lücke im städtischen ÖV-Netz geschlossen werden», sagt Angebotsplaner Christoph Hofer. Bevor diese Linie den Betrieb aufnehmen kann, gilt es allerdings, noch ein paar Hürden zu überwinden.

Um das Tramnetz zu stärken, unterstützt BERNMOBIL auch eine zweite Tramachse durch die Innenstadt. Eine solche würde es ermöglichen, die Linien über verschiedene Achsen zu führen und damit die heutige Tra-

machse zu entlasten. Bei Veranstaltungen und anderen Ereignissen könnte eine zweite Tramachse zudem für Umleitungen dienen. Und: Sie würde mehr Flexibilität für den Ausbau des weiteren ÖV-Netzes schaffen. Doch so weit ist es noch nicht: Derzeit sind der Kanton Bern, die Regionalkonferenz Bern-Mittelland, die Stadt Bern und BERNMOBIL dabei, eine geeignete Linienführung zu eruiieren. Ob die zweite Tramachse dereinst durch die Speichergasse, die Bundesgasse oder am Bollwerk vorbei und über die Lorrainebrücke führen wird, soll Ende 2025 feststehen. Christoph Hofer macht kein Geheimnis daraus, dass dies ein grosse Herausforderung sein wird. Denn: «Bereits jetzt zeichnet sich ab, dass es keine Linienführung ohne Nachteile gibt.»

### **BERNMOBIL – quo vadis?**

Lösungen braucht es auf dem BERNMOBIL-Netz dereinst auch für andere Linien. Denn das Unternehmen ist stets gesellschaftlichen und demografischen Veränderungen ausgesetzt, eine Anpassung des Netzes daher not-

wendig. In den nächsten Jahren entstehen in und um Bern neue Quartiere und Arbeitsplätze, die mit dem ÖV erschlossen werden müssen. So zum Beispiel auf dem Viererfeld oder dem Gaswerkareal. Grosse Veränderungen stehen auch beim Entwicklungsschwerpunkt Ausserholligen an, wo unter anderem der Campus der Berner Fachhochschule entsteht.

Während hier die Zukunft erst geplant werden muss, hat sie in Sachen Klimaschutz längst begonnen. Neben dem Tramnetz werden auf dem BERNMOBIL-Netz auch die drei Linien 11, 12 und 20 schon lange klimafreundlich mit Trolleybussen betrieben. Seit 2019 fahren auf der Linie 17 nach Köniz Weiermatt und seit Mitte 2023 auf der Linie 21 nach Bremgarten Elektrobusse. Bereits in den kommenden Jahren werden auch die Buslinie 19 sowie die Tangentiallinie 28 auf Elektrobetrieb umgestellt. Bis ca. 2035 beabsichtigt BERNMOBIL, vollständig klimafreundlich unterwegs zu sein. Und die jetzige Situation zeigt: Der Kurs stimmt.



### **MaaS – verkehrsmittelübergreifende Mobilität**

Hinter MaaS (Mobility as a Service) steht das Verständnis, dass wir uns für eine Reise zukünftig nicht mehr für ein spezifisches Verkehrsmittel entscheiden bzw. auch kein eigenes besitzen müssen. Vielmehr geht es darum, dass wir uns schnell und mit dem jeweils geeignetsten Verkehrsmittel von A nach B bewegen können.

Die Städte Bern, Basel und Zürich wollen diesbezüglich in eine gemeinsame Richtung gehen und haben jüngst einen Kooperationsvertrag unterzeichnet. Die Kombination von ÖV, Taxi, Bikesharing, Carsharing, E-Trotinett und anderen Mobilitätsangeboten soll die Möglichkeit bieten, bequem und bedarfsgerecht unterwegs zu sein. Die geplanten Mobilitätsabos funktionieren also ähnlich wie Abos der Mobilfunkanbieter: Gewisse Leistungen sind im Abo enthalten, zusätzliche Leistungen werden verrechnet. Ein Mobilitätsabo könnte also beispielsweise 100 Minuten Mietvelo und E-Trotinett, unbeschränkte ÖV-Nutzung und 30 Minuten Taxifahrt pro Monat enthalten. Weitere Fahrten müssten zusätzlich zu einem fixen Preis bezahlt werden. BERNMOBIL ist Teil dieses innovativen Projekts, das den ÖV als Rückgrat der städtischen Mobilität stärken wird.

# Die Zukunft des ÖV ist multimodal



Christian Aebi, Vorsteher des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, erklärt im Interview, wie sich der Homeoffice-Trend auf den ÖV auswirkt, warum BERNMOBIL den Fahrplan nicht von einem Tag auf den anderen anpassen kann – und warum er sich auf das Tram nach Ostermundigen freut.

## Ihr Büro ist an der Reiterstrasse beim Berner Rosengarten. Sind Sie regelmässig im 10er-Bus anzutreffen?

Ich muss gestehen, ich fahre eher selten mit dem 10er-Bus. Ich bin meist mit dem Velo unterwegs. Ich finde die Linie 10 nicht sonderlich attraktiv, die Busse sind meist stark belegt.

## Dann freuen Sie sich auf das Tram, das in einigen Jahren nach Ostermundigen fahren wird?

Ja, darauf freue ich mich sehr. Mit dem Tram verkehrt auf dieser Linie ein attraktives Verkehrsmittel, das den Platz bietet, der heute fehlt. Man darf nicht vergessen: Die Linie 10 ist nicht nur die am stärksten ausgelastete Linie auf dem BERNMOBIL-Netz, sondern die am meisten ausgelastete Buslinie der Schweiz. Für ein solch grosses Passagieraufkommen ist der Bus nicht das richtige Verkehrsmittel.

## Die Situation auf der Linie 10 hat sich in den letzten Jahren weiter verschärft, weil neuer Wohnraum geschaffen wurde und Arbeitsplätze entstanden sind. In Bern entstehen in den kommenden Jahren neue Quartiere, die erschlossen werden müssen. Wie muss eine solche Planung angegangen werden?

Die Planung des künftigen ÖV-Angebots geschieht schrittweise von grundsätzlichen Abklärungen bis zum konkreten Fahrplan und in Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteurinnen und Akteuren. Für die Durchführung von Studien und die Erarbeitung der regionalen Angebotskonzepte zeichnet sich die Regionalkonferenz Bern-Mittelland zuständig. Das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination erarbeitet schliesslich ein Angebotskonzept für den gesamten Kanton. Bevor dieses umgesetzt werden kann, muss es vom Regierungsrat und vom Grossen Rat gutgeheissen werden. Kurz: Wenn also in der Stadt Bern ein neues Quartier entsteht, das erschlossen

werden muss, kann die Stadt Bern als Mitglied der Regionalkonferenz Bern-Mittelland beantragen, dass eine solche Planung an die Hand genommen wird.

## Das tönt nach einem langen Prozess. Kann BERNMOBIL denn nicht einfach nach Bedarf den Fahrplan anpassen oder gar eine neue Linienführung beschliessen?

Es ist in der Tat ein langer Prozess. Da BERNMOBIL nicht die Federführung hat, kann sie nicht einfach grundlegende Änderungen wie neue Linienführungen oder Linienverknüpfungen beschliessen und umsetzen. BERNMOBIL ist aber letztlich für die Erarbeitung des konkreten Fahrplans zuständig. Zudem weiss BERNMOBIL am besten, wo Handlungsbedarf besteht, und kann entsprechende Änderungen beantragen. Kurzfristige Änderungen, wie beispielsweise die vorübergehende Anpassung des Takts auf einer Linie, sind möglich. Allerdings muss BERNMOBIL selber für allfällige zusätzliche Kosten aufkommen.

## Auf den Fahrplanwechsel hin dünnt BERNMOBIL den Takt auf der Linie 10 am Freitag während der Morgenspitze aus. Das Unternehmen reagiert damit auf den Homeoffice- und Teilzeit-Trend. Wird künftig an jedem Wochentag ein anderer Fahrplan nötig?

Dieser Prüfvorschlag stammt vom Kanton. Es ist der absolut richtige Schritt. Zwar ist der Freitag der fahrgaststärkste Wochentag, aber die Leute verteilen sich über den ganzen Tag. Indem BERNMOBIL am Morgen den Takt ausdünn, gleichzeitig am späteren Abend den 10-Minuten-Takt länger laufen lässt, reagiert das Unternehmen nicht nur auf veränderte Arbeitsmodelle, sondern auch auf den höheren Freizeitverkehr. Für mich ist es durchaus denkbar, dass auf Linien mit dichtem Takt dereinst an verschiedenen Wochentagen unterschiedliche Fahrpläne nötig werden.

## Der Homeoffice-Trend ist auch eine Folge von Corona. Wie hat die Pandemie die Nutzung des ÖV sonst noch verändert?

Wir stellen fest, dass eine neue Normalität einkehrt. Dabei hat die Morgenspitze nicht mehr dieselbe Relevanz wie vor der Pandemie. Es war stets ein Bestreben des Kantons, die Morgenspitze etwas zu glätten, zum Beispiel, indem in gewissen Schulen oder an der Universität der Unterricht später beginnt. Seit der Pandemie hat zudem der Veloverkehr weiter an Bedeutung gewonnen. Ist das Wetter schön, ist die Auslastung im ÖV besonders in den Städten deutlich geringer. Zugenommen hat auch der Freizeitverkehr. Das Bedürfnis, in die Natur rauszugehen, ist gross. Das zeigen Fahrgastzahlen im Jura, im Gantrischgebiet, im Berner Oberland oder auch im Emmental.

## Und wie wird sich der ÖV in Zukunft verändern? Fahren in 25 Jahren noch rote Busse durch Bern?

Das kommt darauf an, wie gut BERNMOBIL seine Arbeit macht. Wir vom Kanton könnten die Linien auch an andere Verkehrsunternehmen vergeben (lacht). Spass beiseite. Es werden weiterhin Trams und Busse durch die Stadt fahren. Sie sind die platzsparendsten Verkehrsmittel, es gibt keine Alternative zum ÖV. Aber wir werden in Zukunft multimodaler unterwegs sein, das sehen wir beim Verkehrsverhalten der jüngeren Generation. Wir werden verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombinieren, mit dem Lastenvelo und dem ÖV zur Arbeit, mit dem Leihauto zum Verwandtenbesuch ins schlecht erschlossene ländliche Gebiet. Das wird heute zwar bereits gemacht, aber in Zukunft wird es dafür nur noch ein einziges Ticket brauchen. Das Reisen wird dadurch unkomplizierter.



## **BERNMOBIL als Arbeitgeberin – weil es gemeinsam einfach besser geht**

Der Fachkräftemangel ist auch für BERNMOBIL eine Herausforderung. Um neue Mitarbeitende zu rekrutieren und jene zu halten, die schon lange da sind, setzt das Unternehmen auf flexible Arbeitsmodelle, flache Hierarchien, Entwicklungsmöglichkeiten – und die gemeinsame Leidenschaft für den ÖV.

Es ist längst kein Geheimnis mehr: In vielen Branchen herrscht Fachkräftemangel. Um ausgebildetes Fachpersonal wird gebuhlt, Arbeitgebende sind gefordert. Das sei bei BERNMOBIL nicht anders, sagt Barbara Meyer Häsler, Leiterin Personal beim Verkehrsunternehmen. Es sei nicht nur anspruchsvoll, Ingenieure, IT-Spezialistinnen und Handwerker zu gewinnen, auch die Rekrutierung von Fahrpersonal werde immer anspruchsvoller. Um das Problem zu entschärfen und ihre Attraktivität als Arbeitgeberin weiter zu verbessern, hat BERNMOBIL kürzlich eine neue Kampagne lanciert. Mit Plakaten in Trams, Bussen und an Haltestellen, aber auch mit kurzen Interviews auf Social Media macht BERNMOBIL auf ihre Berufsvielfalt aufmerksam.

**Unter dem Titel «Zäme guet» hat BERNMOBIL unter anderem eine Werbekampagne zur Rekrutierung von neuen Mitarbeitenden lanciert. Was ist das Ziel?**

Barbara Meyer Häsler: Wir wollen ein Unternehmen zeigen, in dem über 1000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in rund 80 verschiedenen Berufen sich dafür einsetzen, dass unsere Kundinnen und Kunden tagtäglich sicher, pünktlich und komfortabel an ihr Ziel gelangen. Und dabei hat BERNMOBIL einen grossen Vorteil: Wir müssen nicht erklären, was wir machen. BERNMOBIL ist stark in der Stadt und der Region Bern verankert, alle kennen die roten Trams und Busse und alle

wissen, was wir machen. Aber vielen ist nicht bewusst, wie vielfältig unser Unternehmen ist. Das soll sich mit dieser Kampagne ändern. So merken auch Quereinsteiger oder Wiedereinsteigerinnen, dass es hier womöglich eine interessante Tätigkeit für sie gibt. Oder haben Sie gewusst, dass beispielsweise unser IT-Team 26 Mitarbeitende in unterschiedlichsten Funktionen einschliesst?

### Was erwartet einen, wenn man für BERNMOBIL arbeitet?

Bei BERNMOBIL sind alle per Du, man grüsst einander, auch wenn man sich noch nicht persönlich kennt. Es herrscht eine familiäre Atmosphäre, die Freude und Leidenschaft für den öffentlichen Verkehr verbindet uns. Das Unternehmen ist zwar hierarchisch aufgebaut, aber wir begegnen uns alle auf Augenhöhe. Wir haben einen starken Zusammenhalt und übernehmen Verantwortung für unsere Arbeit, das zeichnet uns aus.

### Und was muss man mitbringen, wenn man für BERNMOBIL arbeiten möchte?

Für uns ist ganz wichtig, dass wir Mitarbeitende finden, welche mit Freude und Leidenschaft ihre Tätigkeit verfolgen und gerne tun, was sie machen. Ja, man kann wohl sagen, dass für BERNMOBIL tätig zu sein, mehr als «nur» ein Job ist – es ist oftmals schon fast eine Berufung. Dies wird insbesondere spürbar bei unregelmässigen Arbeitszeiten, bei Nacharbeit oder Wochenendeinsätzen. Wir sprechen gerne Leute an, welche im Team arbeiten wollen, kundenorientiert sind und immer wieder bereit sind, sich auf Neues einzulassen, und Neues lernen wollen. Apropos lernen: Wir unterstützen, dass sich Mitarbeitende beruflich wie persönlich weiterbilden wollen, und bieten verschiedene Möglichkeiten an, sich innerhalb der Firma beruflich weiterentwickeln zu können.

## Verschiedene Teilzeitmodelle steigern Attraktivität

Der Frauenanteil bei BERNMOBIL hat in den letzten Jahren stetig zugenommen, neu liegt dieser bei über 21 Prozent, im Kader bei mehr als 17 Prozent. Zwar gebe es keine speziellen Förderprogramme für Frauen, sagt Barbara Meyer Häsler. Aber die Möglichkeiten, die Arbeitszeit flexibel zu gestalten, sei auch gerade für Eltern attraktiv.



### Heute suchen viele nach Sinnhaftigkeit in der beruflichen Tätigkeit. Was macht die Arbeit bei BERNMOBIL sinnvoll?

Die hohe Sinnhaftigkeit, die eine Tätigkeit bei BERNMOBIL mit sich bringt, spiegelt sich letztendlich in den guten Werten der Kundenzufriedenheit, welche seit Jahren kontinuierlich hoch ist. Was gibt es Schöneres als zufriedene Kundinnen und Kunden, die schätzen, was wir als Firma tun? Auch hinsichtlich ökologischer Standards ist BERNMOBIL ganz vorne mit dabei. So wird beispielsweise unsere Busflotte immer umweltfreundlicher.

### Frau Meyer Häsler, BERNMOBIL bietet seit einiger Zeit verschiedene Teilzeitmodelle an. Wie sehen diese konkret aus?

Nehmen wir als Beispiel den Fahrdienst: Hier können die Mitarbeitenden die Schichtlage (Früh-, Mittel- oder Spätdienst) ab dem zweiten Anstellungsjahr frei wählen. Eine Mutter oder ein Vater mit schulpflichtigen Kindern kann beispielsweise die Frühschicht wählen, so dass sie den Nachmittag mit ihren Kindern verbringen kann. Oder Studierende, die am Vormittag an der Uni oder der Fachhochschule Vorlesungen besuchen, steigen erst am Nachmittag oder gegen Abend in die Führerkabine ein. Und kommt mal etwas dazwischen, haben wir eine Tauschbörse, in der Dienste abgetauscht werden können.

### Gibt es weitere Modelle?

Ja, die gibt es. So sind bei uns Mitarbeitende tätig, die während einiger Monate im Sommer zu 100 Prozent arbeiten, danach aber längere Zeit abwesend sind. Und dann gibt es bei BERNMOBIL auch jene, die beispielsweise ein eigenes Unternehmen geführt haben und nun endlich ihren Kindheitstraum verwirklichen wollen und sich zusätzlich umschulen lassen und als Chauffeuse oder Chauffeur Busse durch Berns Gassen fahren.

### Grosse Zufriedenheit bei Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern

Alle vier Jahre führt BERNMOBIL eine Mitarbeitendenbefragung durch. Bei der letzten Umfrage im Sommer 2022 gab eine grosse Mehrheit an, gerne oder sehr gerne bei BERNMOBIL zu arbeiten. Die Gesamtzufriedenheit über alle Bereiche erreichte mit einem Mittelwert von 7,96 auf einer 10er-Skala einen überdurchschnittlich hohen Wert. Dabei wurde auch deutlich, dass die Zufriedenheit der Mitarbeitenden nicht alleine vom Lohn abhängt. Gemäss Meyer Häsler spielen auch Faktoren wie Arbeitsplatzsicherheit, persönliche Entwicklungsmöglichkeiten, moderne Arbeitsmittel oder eben die flexiblen Arbeitsmodelle eine grosse Rolle. Und da gibt es noch ein paar Annehmlichkeiten, die nicht jede Firma bietet: Wer mindestens 50 Prozent bei BERNMOBIL arbeitet, erhält ein GA für die 2. Klasse. Auch bietet BERNMOBIL Fitnessabos an: «Uns ist es ein Anliegen, dass unsere Mitarbeitenden gesund bleiben können.»

Bei so guten Umfragewerten könnte sich BERNMOBIL nun einfallen lassen zurückzulehnen. «Nein», sagt Barbara Meyer Häsler, «wir müssen stets am Ball bleiben, um attraktiv zu bleiben.» Es sei zum Beispiel wichtig, dass auch die junge Generation abgeholt wird, damit diese ihren Platz im Unternehmen findet. Gleichzeitig gelte es, von der Erfahrung der älteren Mitarbeitenden zu profitieren. Denn für sie sei klar: «Am erfolgreichsten sind wir, wenn unsere Belegschaft sich so divers zusammensetzt, wie dies unsere Kundschaft ist.»



Mehr Informationen  
zum Bewerbungsprozess  
[bernmobil.ch/jobs](https://bernmobil.ch/jobs)

# Gleisbiegen mit Fingerspitzen- gefühl

Daniel Keller hat wohl fast jede Tramschiene auf dem Berner Tramnetz in den Händen gehalten. Gemeinsam mit seinen Teamkollegen ist er bei BERNMOBIL für das Biegen und die Montage der Tramschienen zuständig.



## Man muss die Schiene «süüferli» bis zum Endradius hinbiegen.

Daniel Keller, Mitarbeiter Abteilung  
Infrastruktur bei BERNMOBIL



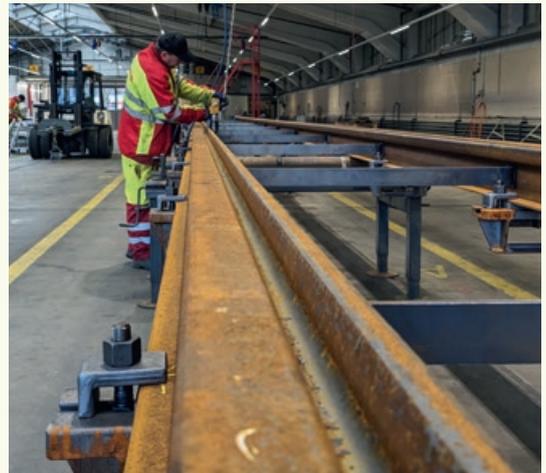
Bis zu zehnmal muss das gut 1000 Kilogramm schwere und 18 Meter lange Schienenteil durch den Biegeapparat, bis die gewünschte Biegung erreicht ist: «Bei einer Endhaltestelle mit grosser Schlaufe dauert's jeweils etwas länger», so Daniel Keller. Er arbeitet in der Abteilung Infrastruktur bei BERNMOBIL und gehört damit zum Team der «Gleisbieger». BERNMOBIL ist nämlich das einzige Transportunternehmen in der Schweiz, das seine Tramgleise selbst biegt und einbaut. Dies hat den Vorteil, dass jede Biegung kontrolliert und bei Bedarf nachjustiert werden kann. Da das «Gleisbiege»-Team sämtliche Schienenabschnitte – mit Ausnahme der Weichen – selbst biegt und montiert, lassen sich bei Gleisschäden die defekten Abschnitte ausserdem in kurzer Zeit herstellen und ersetzen.

Insgesamt sind auf dem Netz von BERNMOBIL 55 Kilometer Schienen auf fünf Tramlinien verbaut. Das Biegen der Tramschienen erfolgt von Hand mithilfe einer hydraulischen Biegemaschine. Dabei ist einiges an Fingerspitzengefühl gefragt. «Man muss die Schiene «süüferli» bis zum Endradius hinbiegen», erklärt Daniel Keller. Dies erfolgt anhand detaillierter Projektpläne, in denen der Biegeradius wie auch die Länge der Schienenabschnitte ersichtlich sind. Ist der richtige Radius erreicht, werden die beiden Schienenteile zu einem sogenannten Gleisrost montiert und gemäss Plan gekürzt. Damit ist der Gleisrost bereit für den Transport zur Baustelle und den Einbau in den Strassenraum.

### Schienen auf Vorrat

Jeweils im Februar liefert ein Stahlwerk aus Österreich die sogenannten Schienenrohlinge, die anschliessend auf dem Areal an der Freiburgstrasse zwischengelagert werden. Gebogen und konfektioniert werden die Schienen im Frühling. Dies, da grössere Bauarbeiten am Schienennetz meist in die eher ruhigen Sommermonate mit weniger Verkehr verlegt werden.

«BERNMOBIL ist das einzige Transportunternehmen in der Schweiz, das seine Tramgleise selbst biegt und einbaut.»



Neben den geplanten Baustellen fallen immer wieder Reparaturarbeiten an. Die Lebensdauer von Tramschienen ist sehr unterschiedlich, je nachdem, wie viele Tramlinien darauf fahren und wie die Streckenführung aussieht. «Gerade Strecken, die von nur einer Tramlinie befahren werden, halten gut und gerne über 25 Jahre, die Strecke beim Zytglogge hingegen eher nur etwa 8 bis 10 Jahre», weiss Daniel Keller aus Erfahrung.

### Wie wird man Gleisbieger?

Eine eigentliche Ausbildung zum «Gleisbieger» existiert nicht, vielmehr hat sich Daniel Keller sein Wissen «on the job» angeeignet. Gefragt nach seiner Lieblingsbaustelle auf dem Tramnetz, will sich Keller nicht festlegen: «Besonders spannend sind Tramlinien,

auf denen es viele Bogen und Weichen hat.» Und doch hat es eine Baustelle, auf die er sich jetzt schon freut: den Gleisersatz auf der Kornhausbrücke im Jahr 2025.

### BERNMOBIL-Podcast – jetzt reinhören!

«Schmierer & Salben» – der Podcast zum Thema Schienenpflege.



Spotify



Apple-Podcast



# 100 Jahre Busbetrieb in Bern

1924 wurde in Bern die erste Stadtbuslinie der Schweiz eröffnet. Sie verband Bümpliz mit Bern und Ostermundigen. Mit dem legendären Autobus 5 existiert bis heute ein wichtiger Zeuge aus den Anfängen des Berner ÖV.



Der Saurer-Autobus Nummer 5 bediente 1924 die erste Autobuslinie der Schweiz zwischen Ostermundigen und Bümpliz.

In den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts hatten Bern und Umgebung eine rasante Entwicklung durchgemacht. Neue Quartiere sind entstanden. Grosse Arbeitgeber wie die öffentliche Verwaltung, zahlreiche Bundes- und Industriebetriebe verwandelten Bern in einen immer attraktiver werdenden Arbeitsort. «Der zunehmende Pendel- und Freizeitverkehr verlangte auch nach einem Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel», erklärt Tim Hellstern, Mitautor des Buches «Trams & Busse der Stiftung BERNMOBIL historique». Aus der ursprünglich als Tramlinie geplanten Verbindung von Bümpliz über Bern bis nach Ostermundigen wurde aus Kostengründen die erste Stadtbuslinie der Schweiz. «Begünstigt durch die technischen Entwicklungen während des Ersten Weltkrieges, waren zuverlässige Nutzfahrzeuge auf dem Markt verfügbar.» Diesen Umstand machte sich die 1924 neu gegründete Betriebsgesellschaft Stadt-Omnibus Bern (SOB) zunutze und beschaffte zunächst sieben Fahrzeuge der Adolph Saurer AG im ostschweizerischen Arbon.

## «Autobus 5» – Zeitzeuge auf vier Rädern

Bedient wurde diese erste städtische Buslinie der Schweiz mit Fahrzeugen des Typs «Saurer 4A». Die insgesamt 12 Fahrzeuge dieser Serie basierten auf Lastwagenchassis. Auf dieses wurde eine Fahrgastkabine mit Eschenholzgerippe aufgebaut, welche mit 24 Sitz- und 15 Stehplätzen ausgestattet wurde. «In Kontrast zu den eher karg ausgestatteten Trams mit ihren Holzbänken präsentierte sich der

Fahrgastraum mit seinen gepolsterten Sitzen nahezu luxuriös», erklärt Tim Hellstern und ergänzt: «Den Chauffeuren forderte die nicht unterstützte Lenkung viel Muskelkraft ab und das unsynchronisierte Getriebe musste mit Zwischengas und Zwischenkuppeln geschaltet werden.» Eines dieser auch als Schnauzenbus bezeichneten Fahrzeuge ist bis heute erhalten geblieben: Der Autobus 5 wurde nach einem Brand im Jahr 2002 betriebsfähig restauriert und steht heute bei der Stiftung Bernmobil historique für öffentliche Rundfahrten und Extrafahrten zur Verfügung. Sein Jubiläum wird nächstes Jahr entsprechend gefeiert.

## Der ÖV in Bern entwickelt sich

«Schon bald wurden diese neuartigen Busse nicht nur für den Arbeitsweg, sondern vor allem auch für Freizeitausflüge geschätzt.» So sei in den ersten Betriebsjahren das Passagieraufkommen an den Wochenenden jeweils deutlich höher ausgefallen, als es an den Werktagen der Fall gewesen sei. Innerhalb weniger Jahre wurden weitere Aussenquartiere und Vororte mit Autobussen an das Berner ÖV-Netz angeschlossen und die Busflotte entsprechend vergrössert. Inzwischen betreibt BERNMOBIL 26 Buslinien in und um Bern. Die Unternehmung hat sich zum Ziel gesetzt, ihre Fahrgäste bis ca. 2035 klimafreundlich zu transportieren. So betreibt BERNMOBIL eine moderne Fahrzeugflotte, die auf elektrische und umweltschonende Hybridfahrzeuge setzt.

# Dynamisches Design – auch beim Tramlink

Ende dieses Jahres werden bereits 8 von 27 neuen Tramlink von Stadler Rail auf dem Netz von BERNMOBIL unterwegs sein. Wie schon die vorherige Tramgeneration wurden auch diese Fahrzeuge mit dem begehrten Designpreis Red Dot Design Award ausgezeichnet.



reddot design award

Das auf die Stadt Bern abgestimmte Design des Tramlink von Stadler Rail wurde mit dem Red Dot Design Award 2023 ausgezeichnet.



**Trams sind für eine Stadt weit mehr als blosse «Beförderungsmittel» für Fahrgäste.**

Trams sind für eine Stadt weit mehr als blosse «Beförderungsmittel» für Fahrgäste. Sie prägen das Stadtbild für rund 35 Jahre – umso schöner, wenn die Fahrzeuge sich auch optisch ihrer Umgebung anpassen. Wie bereits das Combino-Tram XL wurde auch das auf Bern abgestimmte Design des Tramlink mit dem Red Dot Design Award ausgezeichnet. Der Award zählt zu den grössten Designwettbewerben weltweit – wer ihn erhält, kann eines der begehrtesten Qualitätssiegel für gute Gestaltung sein Eigen nennen. Dass Design und Funktionalität aufeinander abgestimmt sein müssen, zählt zu den Voraussetzungen bei Beschaffungsprojekten dieser Grössenordnung. Entsprechend lautete auch die offizielle Begründung der Jury: «Die bewusst zurückhaltend zeitlos gehaltene Gestaltung dokumentiert den hohen technischen Innovationsgrad dieses neuen Systems. Neu entwickelte Einstiege schaffen Übersichtlichkeit und Sicherheit für die Fahrgäste. Der Jury gefiel die ruhige, klare Formensprache, insbesondere die

grosszügige Frontgestaltung und die signetstiftende Linienführung des Fensterbandes in der Seitenperspektive.»

Nebst den zwei ausgezeichneten Trammodellen wurde auch das jüngst erweiterte Tramdepot Bolligenstrasse 2011 von Hochparterre als bester Bau in der Kategorie Architektur ausgezeichnet – ein Indiz dafür, dass sich das hohe Qualitätsniveau des ÖV in Stadt und Region Bern auch in der Gestaltung widerspiegelt.

## **BERNMOBIL-Podcast – jetzt Reinhören!**

Sie wollen mehr über die Verkehrsgeschichte in und um Bern erfahren? Dann steigen Sie ein in unsere dreiteilige «historique»-Serie des BERNMOBIL-Podcasts.

### **Informationen zur Stiftung:**

**[www.bernmobil-historique.ch](http://www.bernmobil-historique.ch)**



Spotify



Apple-Podcast



# Angebotsänderungen

Flexible Arbeitszeiten und ein verändertes Freizeitverhalten haben Auswirkungen auf die Auslastung im öffentlichen Verkehr. Auf den Fahrplanwechsel vom 10. Dezember passt BERNMOBIL ihr Angebot den geänderten Verhältnissen an.

## Tarifanpassungen im Libero-Gebiet

Ab Fahrplanwechsel vom 10. Dezember kommt es zu Tarifanpassungen im Libero-Gebiet. «Die im Libero-Tarifverbund zusammengeschlossenen Transportunternehmen mussten auf die Teuerung und die höheren Energiekosten reagieren», erklärt Geschäftsführer Daniel Hirt. So steigen die Preise der Einzeltickets und Abonnemente um durchschnittlich 4,4 Prozent. Es gebe aber auch gute Nachrichten, ergänzt Hirt: «Als Dank an unsere treuesten Fahrgäste werden die Jahresabonnemente im Libero-Stammgebiet je nach Anzahl Zonen sogar zwischen 1 und 7 Prozent günstiger.» Neu kostet das Jahresabonnement immer den 9-fachen Preis eines Monatsabos – 3 Monate sind also «geschenkt».

Alle Informationen zur den Tarifanpassungen finden Sie unter [www.mylibero.ch](http://www.mylibero.ch)

## Angebotsveränderungen bei den Stadtlinien

Da das Fahrgastaufkommen am Samstagmorgen erst nach 7.00 Uhr zunimmt, beginnt auf den **Tramlinien 7, 8, 9** und auf den **Buslinien 10, 12 und 20** der 7,5-Minuten-Takt ca. eine halbe Stunde später.

### Buslinie 10

Am Freitagmorgen sind in der Hauptverkehrszeit weniger Fahrgäste unterwegs, als dies von Montag bis Donnerstag der Fall ist. Deshalb werden die Busse neu (wie im Ferienfahrplan) im 3-Minuten-Takt anstatt im 2,5-Minuten-Takt fahren. Zu anderen Zeiten wird das Angebot auf der Linie 10 ausgebaut:

- Am Freitag- und am Samstagabend gilt neu bis Betriebsschluss der 10-Minuten-Takt

- Am Samstag und am Sonntag wird der 7,5-Minuten-Takt um eine Stunde bis ca. 20.00 verlängert

- Am Sonntag gilt von ca. 10.30 bis 13.45 Uhr neu der 7,5-Minuten-Takt (anstatt 10-Minuten-Takt)

### Buslinie 11

Da sich der Fahrplan der Linie 21 ändert, kommt es auch auf der Linie 11 zu Änderungen bei den Abfahrtszeiten. So ergeben sich zwischen Bern Bahnhof und Bierhübeli zusammen mit der Linie 21 zeitlich versetzte Abfahrten.

### Buslinie 12

Von Montag bis Freitag wird auf der Buslinie 12 ein zusätzlicher Verdichtungskurs um 7.33 Uhr ab Bern Bahnhof nach Holligen eingesetzt.

### Buslinie 17

Der Wechsel vom 10-Minuten-Takt zum 15-Minuten-Takt findet am Abend bereits eine halbe Stunde früher, um ca. 21.30 Uhr, statt.

### Buslinie 19

Am Sonntag fahren die Busse auf der Linie 19 neu von 9.30 Uhr bis 11.20 Uhr im 10-Minuten-Takt (anstatt 12-Minuten-Takt).

### Buslinie 20

Die Verdichtung zum 5-Minuten-Takt der Buslinie 20 von Montag bis Freitag (11.50 bis 14.00 Uhr) fällt weg, die Haltestellen werden im 6-Minuten-Takt bedient. Am frühen Samstagmorgen ändern sich die Abfahrtszeiten der Linie 20 in Richtung Wankdorf Bahnhof. Dadurch können die Anschlüsse am Bahnhof Wankdorf an die Buslinie 28 verbessert werden.

### Buslinie 21

Die Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (RBS) passt den Fahrplan der Linie 33 an. Da die Buslinie 21 auf die Anschlüsse in Bremgarten Schloss auf die Linie 33 abgestimmt ist, ergeben sich von Montag bis Sonntag neue Abfahrtszeiten.

## Angebotsveränderungen Tangentiallinien

### Buslinie 29

Mit einer Betriebsverlängerung um 30 Minuten wird das Abendangebot der Buslinie 29 ausgebaut. Der letzte Kurs mit Abfahrt um 22.30 Uhr ab Wabern Lindenweg wartet in Köniz Bahnhof neu die Ankunft der S6 aus Bern ab.

### Buslinie 31

Aufgrund einer tieferen Auslastung wird die Buslinie 31 zwischen Brunnadernstrasse und Europaplatz von ca. 9.15 Uhr bis 11.30 Uhr nicht bedient. Der Betriebsschluss erfolgt neu bereits um ca. 19.45 Uhr.

## Angebotsveränderungen MOONLINER

### M15

In Münsingen und Rubigen werden neue Haltestellen bedient:

- Münsingen, Aeschstrasse (nur in Richtung Bern)
- Münsingen, Industrie/USM (nur in Richtung Thun)
- Rubigen, Schwarzbach

### M18

Zur Erschliessung von Oberbottigen werden die Fahrten ab Bern Bahnhof um 2.45 und 3.45 Uhr via Oberbottigen und Riedbach, geführt. Die Haltestellen Bethlehem, Riedernrain, und Frauenkappelen, Hübeli, werden nur noch mit der Fahrt um 1.45 Uhr ab Bern Bahnhof bedient.

### M83

Neu wird die Haltestelle Thörishaus Station, Bahnhof, bedient. Die Haltestelle Thörishaus, Liebewilstrasse, wird aufgehoben.

### M87

Neu wird die Haltestelle Bern, Neufeld P+R, angefahren. Damit wird das Park + Ride an das MOONLINER-Netz angeschlossen.



Fahrplanwechsel  
und Netzplan

# Service auf allen Kanälen

Bequemer Onlinekauf im Libero-Webshop, schnelle Fahrplanabfrage in der öV Plus App oder persönliche Beratung im Servicecenter von BERNMOBIL? Wir sind für Sie da – wo auch immer Sie uns brauchen.

## BERNMOBIL Info & Tickets

Benötigen Sie Hilfe beim Einrichten von SwissPass mobile in der öV Plus App oder haben Sie Fragen bezüglich der Verlängerung Ihres Abos? Unsere Mitarbeitenden helfen Ihnen gerne und kompetent im Servicecenter BERNMOBIL Info & Tickets am Bubenbergplatz 5 in Bern.

### Öffnungszeiten:

Montag bis Freitag  
(ohne allgemeine Feiertage)  
9.00 bis 18.00 Uhr,  
Samstag 9.00 bis 17.00 Uhr  
kundendienst@bernmobil.ch



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

## «Sightseeing» einmal anders!

Bundeshaus, Zytglogge oder Bärenpark – Sehenswürdigkeiten im Herzen von Bern, wie wir sie alle kennen. Aber waren Sie schon im Weyerli, haben Sie Lust, mit dem Wagonrestaurant durch Bern zu fahren, oder begeben Sie sich lieber auf eine Führung durch Schloss Münsingen?

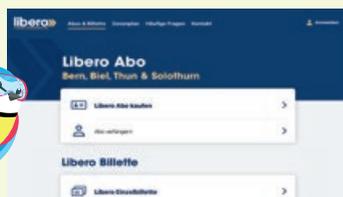
Die passenden Freizeittipps finden Sie unter [bernmobil.ch/freizeit](http://bernmobil.ch/freizeit)



## Online unterwegs – einfach und sicher!

Mit wenigen Klicks noch schneller zu Ihrem Wunschabo! Die neue dynamische Zonenwahl macht den Ticketkauf zum Kinderspiel – vom Einzelticket über die Monatsabo bis hin zum Velo-Pass.

[www.libero-webshop.ch](http://www.libero-webshop.ch)



## Überall hin mit der öV Plus App

Die öV Plus App bringt Sie unkompliziert ans Ziel. Lassen Sie sich zu jedem beliebigen Zielort in der Schweiz Verbindungen anzeigen und lösen Sie das passende Ticket. Zudem informiert Sie die App über eventuelle Verkehrsänderungen. Auf der interaktiven Karte werden sogar freie Parkplätze, Autos, Fahrräder und E-Trottinette angezeigt.

**Unser Tipp:** Jetzt App personalisieren – und noch einfacher ans Ziel gelangen. öV Plus App zum Herunterladen für iOS und Android.



Android



Apple iOS



**BERN MOBIL**  
ZUSAMMEN UNTERWEGS

911

# Zusammen das neue Tram für Bern aufgleisen.

Bei BERNMOBIL bieten wir über 80 verschiedene Berufsbilder und eine Kultur auf Augenhöhe.

**Jetzt mehr erfahren. [bernmobil.ch/zusammen](https://bernmobil.ch/zusammen)**

