

BERNMOBIL

MAGAZIN

2021



Neues vom MOONLINER

Er fährt öfter und ist günstiger

Strom statt Diesel

Das BERNMOBIL-Busnetz
wird elektrisch

Willkommen bei BERNMOBIL



«Du feierst. Wir fahren» oder «Mehr erleben, sicher heimkommen. Mit dem Nachtbus. moonliner.ch». Welcher Spruch auch immer. In jedem Fall wird jeweils so kernig auf dieses wichtige Angebot des öffentlichen Verkehrs aufmerksam gemacht, dass selbst mir die Werbeslogans in Erinnerung bleiben. Nutze ich den MOONLINER doch vergleichsweise selten. Obwohl ich fast täglich mit dem öV unterwegs bin. Weil ich nur wenige Schritte vom Bahnhof Kaufdorf entfernt wohne und nicht (mehr) als ultimativer Nachtschwärmer glänze, zirkulieren die Busse meist ohne mich. Aber dieses Angebot wird Neuhaus'scher Abwesenheit zum Trotz eifrig nachgefragt. Der MOONLINER schreibt darum weiter an seiner Erfolgsgeschichte. Das neuste Kapitel beinhaltet, dass die über 50 bernischen Nachtlinien nun durch den Bund und durch den Kanton bestellt und finanziert werden. In der Region der Bundeshauptstadt – wo BERNMOBIL eine sehr wichtige Rolle spielt – wird das Angebot weiter verbessert. Die Busse fahren im Raum Bern auf den wichtigen Linien im Stundentakt. Durch die Überlagerung von Linien entstehen teilweise sogar



**Der MOONLINER schreibt
an seiner Erfolgsgeschichte
weiter.**

Redaktion
BERNMOBIL
Städtische Verkehrsbetriebe Bern
Eigerplatz 3, 3000 Bern 14
Konzept und Gestaltung
Casalini Werbeagentur AG, Bern
Fotos
Titelbild: BOLD AG, Bern /
Pascal Triponez,
Alain Bucher, Gian Fuhrer,
Benjamin Zuberbühler & 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 2021

halbstündliche Verbindungen. Eine wichtige Änderung gibt es auch bei den Tarifen. Neu gelten die gleichen Fahrausweise wie tagsüber. Heisst: Libero-Tickets und -Abonnemente sowie Generalabonnemente oder auch das Abendabo für Junge «seven25» sind gültig.

BERNMOBIL spielt bei der Einführung des modifizierten Nachtangebots eine wichtige Rolle. Die Geschäftsführung der Nachtliniengesellschaft, welche das Nachtangebot koordiniert, ist bei BERNMOBIL domiziliert. Dafür, dass diese Dienstleistung so erbracht wird, bin ich als kantonaler Verkehrsdirektor dankbar. Artikel 34 der Verfassung besagt: «Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte Verkehrsordnung. Sie fördern den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.» Die Mobilität verursacht heute einen wesentlichen Anteil des CO₂-Ausstosses. Die beste Massnahme fürs Klima ist klar, mehr Leute auf den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr bringen. Mit dem MOONLINER und mit den Elektrobuslinien 19 sowie 21 leistet BERNMOBIL hier einen wertvollen Beitrag.

Christoph Neuhaus
Regierungsrat Kanton Bern
Bau- und Verkehrsdirektor



Wir sind auf

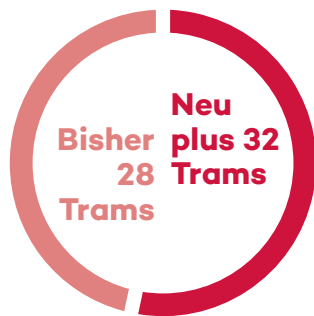




14

Claus-Uwe Behrens wollte eine Veränderung in seinem Leben. Seit einem Jahr ist er nun für BERNMOBIL als Buschauffeur unterwegs – und ist dort angekommen, wo er sein möchte.

Total 60 Stellplätze
für Trams im Depot
Bolligenstrasse



12

32 zusätzliche Abstellplätze, erweiterte Sanitäranlagen und mehr Garderoben fürs Personal – das Tramdepot Papillon an der Bolligenstrasse wird ausgebaut.

4 Mehr Fahrten und kein Nachtzuschlag mehr – das MOONLINER-Angebot wird angepasst

6 Tickets, Beratung und Fundbüro – das Servicecenter BERNMOBIL Info & Tickets ist für Sie da

7 Neu bis ins Warmbächli-Quartier – eine neue Endhaltestelle für die Linie 12

8 BERNMOBIL stockt ihre Tramflotte auf – die 27 bei Stadler Rail bestellten Tramlinks sind ein klares Bekenntnis zum Tram als modernem Transportmittel

10 Mit der öV Plus App barrierefrei durch die halbe Schweiz

15 Das BERNMOBIL-Busnetz wird schrittweise auf elektrischen Betrieb umgestellt



Ab 17. Dezember: GA, Libero-Abo, Tageskarte und Einzelticket sind nun gültig

KOMM GUT HEIM OHNE NACHT- ZUSCHLAG

 Dein Nachtbus – moonliner.ch

Häufiger, günstiger, MOONLINER

Ein dichter Takt und kein Nachtzuschlag mehr – das MOONLINER-Angebot wird mit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2021 umgekrempelt.

Eine gute Nachricht für alle, die regelmässig spät unterwegs sind: Die Nacht wird günstiger. Mit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2021 wird der MOONLINER in das reguläre Grundangebot aufgenommen. Mit erfreulichen Folgen für die Fahrgäste: Der teurere Nachtтарif wird abgeschafft, es gelten künftig dieselben Tarife wie tagsüber, Besitzerinnen und Besitzer von Libero-Abonnements und Generalabonnements zahlen keinen Zuschlag mehr. Damit erfolgt ein Systemwechsel, wie er sich in vielen anderen Regionen der Schweiz bereits durchgesetzt hat. Im Februar 2020 hat zum Beispiel der Zürcher Kantonsrat beschlossen, dass der «Nachtfünlüber» im Verkehrsverbund ZVV nicht mehr einkassiert wird.

Die Idee, den MOONLINER ins Grundangebot aufzunehmen, sei auch im Raum Bern bereits seit längerem diskutiert worden, sagt Marc Jaussi, Geschäftsführer der Nachtliniengesellschaft. Als Betreiberin des MOONLINERS habe die Nachtliniengesellschaft auch stets Hand für eine solche Lösung geboten. Doch auf politischer Seite war man noch nicht so

weit. Erst mit einem Entscheid des bernischen Grossen Rats im März 2021 wurde die Integration des MOONLINERS ins Grundangebot möglich. Auch in den Nachbarkantonen Solothurn, Freiburg und Jura, die durch den MOONLINER bedient werden, wurden entsprechende Anpassungen vorgenommen. So erfolgt künftig auch die Fahrt über die Kantonsgrenze hinaus ohne Zuschlag.



**Die Übergänge von
Tag und Nacht sind
fliessend geworden.**

Marc Jaussi, Geschäftsführer
Nachtliniengesellschaft

Bis zu dreimal mehr Fahrgäste

Mit dem Fahrplanwechsel wird nicht nur der Tarif für den MOONLINER günstiger, insbesondere im städtischen Gebiet und in der Agglomeration wird das Angebot zusätzlich ausgebaut. Dies, indem auf diversen Linien der Stunden- oder sogar Halbstundentakt eingeführt wird. Letzterer gilt künftig auf der Linie M70 nach Münchenbuchsee, der Linie M72 nach Boll, der Linie M73 nach Ostermündigen und der Linie M79 nach Kleinwabern. «Aufgrund der Akzeptanz

des Tagestarifs und des dichteren Takts gehen wir von einer deutlichen Zunahme bei den Fahrgästen aus», sagt Marc Jaussi. Es sei eine Zunahme um das Zwei- bis Dreifache zu erwarten, sobald sich das Nachtleben und die Eventbranche von den durch die Pandemie bedingten Rückschlägen erholt haben.

Mit dem Systemwechsel reagiere man nicht zuletzt auf eine gesellschaftliche Entwicklung, sagt Jaussi. «Das Leben hat sich in den vergangenen Jahren verlagert, die Übergänge von Tag und Nacht sind fließend geworden.» Diesem Umstand werde mit dem neuen Angebot Rechnung getragen. Als der MOONLINER im Herbst 1997 eingeführt wurde, richtete sich das Angebot vorwiegend an junge Nachtschwärmerinnen und Nachtschwärmer, die dank dem MOONLINER auch mitten in der Nacht noch sicher nach Hause kamen – in der Stadt, aber auch in der weiteren Region. Mit dem neuen Angebot soll nun aber ein breiteres Publikum angesprochen werden – Theatergängerinnen, Schichtarbeitende, Spätheimkehrende, z.B. von Flügen, oder einfach solche, die gerne mal etwas länger bei Freunden verweilen.

Der Ausbau des Angebots bedeutet auch, dass mehr Personal benötigt wird. Fahrdienstmitarbeitende, welche auf dem MOONLINER-Netz unterwegs sind, brauchen gemäss Jaussi eine sogenannte MOONLINER-Qualifikation. Bereits hätten sich zusätzliche 35 Personen aus dem bestehenden BERNMOBIL-Fahrerpool gemeldet, die diese zusätzliche

Ausbildung absolvieren möchten, sagt Jaussi. Für manche sei es eine willkommene Abwechslung, zwischendurch auf anderen Strecken und zu ungewohnten Zeiten unterwegs zu sein.

MOONLINER fit für die Zukunft

Der Systemwechsel hat einen weiteren Grund: die Ausdehnung des Tagesangebots. Auf dem Berner Stadtgebiet wurde 2018 der Betrieb der Tageslinien an Wochenenden um eine Stunde verlängert. Die ersten Abfahrten des MOONLINERS mussten deshalb gestrichen oder angepasst werden. Dadurch kam es zu einer Verlagerung der Fahrgäste von den MOONLINER-Linien zu den Tageslinien. Marc Jaussi sagt: «Damit das MOONLINER-Angebot verständlicher und einfacher erkennbar ist, braucht es eine klare Trennung zwischen Tages- und Nachtangebot. Künftig fährt der letzte Kurs des Tagesangebots spätestens um 1:00 Uhr ab Bern Bahnhof, um 1:15 Uhr finden dann die ersten MOONLINER-Abfahrten statt.» Eine weitere Änderung: Die MOONLINER-Busse fahren nur noch in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag und zusätzlich in der Silvesternacht sowie in der Gründonnerstagnacht und am Mittwoch vor Auffahrt. Aufgrund der tiefen Nachfrage wird das Angebot in den Nächten von Donnerstag auf Freitag hingegen eingestellt.

Zehn Unternehmen gemeinsam

Obwohl die Nachtbusse nun ins Grundangebot integriert werden, wird das Nachtangebot auch künftig von der Nachtliniengesellschaft (NLG) vermarktet. Als einfache Gesellschaft wird die NLG weiterhin diverse Aufgaben für alle am MOONLINER beteiligten Transportunternehmen übernehmen. Die NLG besteht seit 1997 und setzt sich aus zehn Gesellschaftern zusammen.

Neues im Überblick

Das Nachtangebot wandelt sich. Mit dem Fahrplanwechsel wird der MOONLINER in das reguläre Grundangebot aufgenommen. Für die Fahrgäste heisst das, dass sie künftig keinen Nachtzuschlag mehr bezahlen müssen. Die Heimfahrt mit dem MOONLINER wird also günstiger. Und nicht nur das: Gerade im städtischen Gebiet und in der Agglomeration wird der Stundentakt oder sogar Halbstundentakt eingeführt. In den übrigen Regionen wird das heutige Angebot weitgehend beibehalten und an die neuen Fahrpläne und Linien aus der Region Bern angepasst. So sind auch weiterhin Anschlüsse unter den Nachtbuslinien vorhanden. Die Linien in der Agglomeration Bern erhalten auch eine neue Bezeichnung. Eine detaillierte Übersicht finden Sie auf www.moonliner.ch



Alle Linien
des MOONLINERS
auf einen Blick



MOONLINER

Die NLG besteht
seit 1997 und setzt sich
aus 10 Gesellschaftern
zusammen:

BERNMOBIL
Regionalverkehr
Bern-Solothurn AG (RBS)
PostAuto AG (Gebiet Mitte)
Busland AG, Burgdorf
STI Bus AG, Thun
Verkehrsbetriebe Biel (VB)
Grindelwaldbus AG
Aare Seeland mobil AG
(asm) Langenthal
Autoverkehr Frutigen-
Adelboden AG (AFA)
Busbetrieb Solothurn
und Umgebung (BSU)

Servicecenter – vom Ticket bis zum Teddybär

Ticketshop, Beratungsdienst, Fundbüro und Fotostudio in einem – das Servicecenter BERNMOBIL Info & Tickets ist für seine Kundschaft in (fast) jeder Situation da.

Unterstützung bei digitalen öV-Themen

Die Digitalisierung schreitet weiter voran: Immer mehr Fahrgäste kaufen ihre Tickets und Libero-Abonnemente online, Strecken werden via App geplant. Doch das Servicecenter BERNMOBIL Info & Tickets hat deswegen nicht etwa ausgedient. Im Gegenteil: «Für Fahrgäste, die eine persönliche und kompetente Beratung schätzen, ist unser Servicecenter die richtige Adresse», sagt Marcel Jakob, Leiter Vertrieb bei BERNMOBIL. Neben Auskünften jeglicher Art rund um den öV sei auch die Beratung bei öV-Plus-App-Neuheiten sehr gefragt. Dabei sei die Fragepalette der Kundinnen und Kunden äusserst breit. Während die einen Unterstützung beim Lösen einer Mehrfahrtenkarte oder beim Abonnieren von Push-Meldungen brauchen, lassen sich andere bei der Installation der App vom Servicepersonal unterstützen oder nehmen Hilfe beim Hinterlegen des SwissPass in Anspruch. Treten technische Probleme auf, sind die Mitarbeitenden ebenfalls sehr gerne für ihre Kundschaft da. Wer keine Zeit hat, persönlich im Servicecenter am Bubenbergplatz 5 beim Berner Bahnhof vorbeizugehen, kann sich auch telefonisch oder per Mail melden oder das Kontaktformular auf der Website ausfüllen.

Kundenshop und Fotostudio in einem

Obwohl der Kauf an den Automaten, per öV Plus App und per Libero-Webshop sehr beliebt ist, werden im Servicecenter BERNMOBIL Info & Tickets auch heute noch viele Billette und Abonnemente verkauft. Neben dem ganzen Libero-Sortiment sind auch nationale Abonnemente und Billette erhältlich. Und das Servicecenter wartet mit einer weiteren praktischen Dienstleistung auf: Wer ein neues Abonnement braucht, aber über kein aktuelles Porträtbild verfügt, kann dieses gleich vor Ort machen lassen – und zwar kostenlos. Dies sei ohne Anmeldung möglich, wie Marcel Jakob betont.



Die Meinung unserer Kundinnen und Kunden ist uns sehr wichtig. Deshalb freuen wir uns über jede Nachricht – egal ob Lob, Anregung oder Kritik. Es ist jederzeit möglich, sich bei BERNMOBIL zu melden: Dies kann persönlich am Schalter oder aber per Telefon oder Mail/Kontaktformular geschehen. Die Reaktionen werden in jedem Fall bearbeitet und beantwortet.

Ein Happy-End im Fundbüro

In Trams und Bussen und an Haltestellen bleibt immer wieder einiges liegen. Handschuhe und Halstücher, Taschen mit Einkäufen, Brillen, Teddybären und – während der Corona-Pandemie – vermehrt auch Hörgeräte. Marcel Jakob nimmt an, dass die kleinen Geräte beim Hantieren mit der Maske verrutschen und

dadurch vermehrt rausfallen. Durchschnittlich werden bei BERNMOBIL pro Jahr gut 10'000 Gegenstände in Trams und Bussen gefunden, während der Pandemie waren es etwas weniger. Die Fundgegenstände werden während einer gewissen Zeit im Servicecenter gelagert, wo sie – nach Abgleich der Daten – gegen eine Gebühr von 5 CHF abgeholt werden können. Bei Teddybären oder anderen Kinderspielzeugen hingegen wird keine Gebühr erhoben. Wer einen Gegenstand verloren hat, kann sich persönlich, telefonisch oder per Fundsachenformular beim Servicecenter melden. Fundgegenstände, die nach einer gewissen Zeit nicht abgeholt werden, werden gespendet oder – je nach Zustand – auch entsorgt. Dank dem Fundbüro von BERNMOBIL hat schon manche Familientragödie ein gutes Ende gefunden. Wenn ein Kind sein Lieblingsplüschtier, das es im Tram verloren habe, zurückerhalte, dann sei das auch für ihn immer wieder ein wunderbarer Moment, sagt Marcel Jakob.

BERNMOBIL Info & Tickets

Bubenbergplatz 5, 3001 Bern
031 321 88 44
kundendienst@bernmobil.ch
Mo–Fr, 09.00 bis 18.00 Uhr
Sa, 09.00 bis 17.00 Uhr



Verlängerung Linie 12, Anpassungen auf dem Stadtnetz

Die Linie 12 wird ab März 2022 von der heutigen Endhaltestelle Holligen bis zum Neubauquartier Warmbächli verlängert. Auf dem Stadtnetz erfolgen kleine Anpassungen beim Angebot.



12 Holligen–Zentrum Paul Klee

Die Trolleybuslinie 12 wird von der heutigen Endhaltestelle Holligen bis an den Rand des Neubauquartiers Warmbächli verlängert und eine zusätzliche Haltestelle bedienen. Die neu erstellte Endhaltestelle der Linie 12 heisst wie bisher Bern, Holligen und die bisherige Endhaltestelle wird in Bern, Anna-Seiler-Haus umbenannt.

Im Zuge der Bauarbeiten entsteht bei der Kreuzung Freiburg-/Holligenstrasse – nördlich der ehemaligen Postfiliale – eine neue Wendeschleife. Die Verlängerung der Trolleybuslinie wird voraussichtlich ab 21. März 2022 in Betrieb genommen.

Linien- und Haltestellenfahrpläne sämtlicher BERNMOBIL-Linien finden Sie auf bernmobil.ch. Falls Sie eine persönliche Beratung wünschen, begrüßen wir Sie gerne in unserem Servicecenter BERNMOBIL Info & Tickets am Bubenbergrplatz 5 in Bern oder schreiben Sie uns via kundendienst@bernmobil.ch

3 6 7 8 9 10 11
12 17 19 20 21 30

Anpassung Freitag- und Samstagnacht

Aufgrund des Angebotsausbaus auf den MOONLINER-Linien (siehe Seiten 4 und 5) erfolgen die letzten Abfahrten in der Freitag- und Samstagnacht im Regelbetrieb ab Bern Bahnhof rund zwanzig Minuten früher (bis spätestens 1 Uhr anstatt 1:20 Uhr). Im Anschluss fährt das Nachtbusangebot MOONLINER.

7 8 Früher im 7,5-Minuten-Takt

Von Montag bis Freitag fahren die Trams im Ferienfahrplan aus Richtung Bümpliz bzw. Brünnen Westside Bahnhof am Morgen bereits 30 Minuten früher im 7,5-Minuten-Takt (bisher 10-Minuten-Takt).

9 Tramlinie 9 und 9B Buslinie 9B

Nach Abschluss der ersten Phase der Bauarbeiten des Projekts «Dr nöi Breitsch» wurden die Haltestellen Viktoriaplatz und Spitalacker per 11. Oktober 2021 zusammengelegt. Die neue Haltestelle heisst: Bern, Viktoriaplatz. Die Haltestelle Bern, Spitalacker wurde aufgehoben.



Alle Informationen zu den BERNMOBIL-Linien: bernmobil.ch

Tramlink

Ein Tram für die Zukunft

Die 27 bei Stadler Rail bestellten Tramlinks sind nicht nur das grösste Beschaffungsprojekt von BERNMOBIL – sie bekräftigen auch ein klares JA zum Tram als modernem und stadtgerechtem Transportmittel.

Seit dem Jahr 2000 verzeichnet die Schweiz eine Zunahme des Tramangebots von fast dreissig Prozent. Ein Trend, der sich auch bei BERNMOBIL widerspiegelt. Nebst der stetigen Elektrifizierung ihrer Busflotte setzt die Unternehmung auch auf das Tram, um der grossen Nachfrage gerecht werden zu können. Nach der Inbetriebnahme der Linien 7 und 8 im Westen von Bern 2010 und der Verlängerung des «Nünitrans» zum Bahnhof Wankdorf stehen mit der erneuten Verlängerung der Linie 9 nach Kleinwabern und der Erschliessung nach Ostermundigen gleich zwei Projekte in den Startlöchern. Durch den Ausbau des Tramnetzes stärkt BERNMOBIL den öffentlichen Verkehr und kommt ihrem Ziel eines CO₂-freien Betriebs bis 2035 einen entscheidenden Schritt näher.

Ein Tramlink – zwei Fahrzeuge

Die Neubeschaffung der 27 Tramlinks von Stadler Rail spielt für die laufenden und geplanten Projekte eine entscheidende Rolle. Sie werden bis 2024 die Vevey-Trams sowie die RBS-Fahrzeuge auf der Linie 6 ersetzen. Zudem hat BERNMOBIL eine Option für den Kauf von 23 weiteren Fahrzeugen mit Stadler Rail vereinbart. Diese Option soll insbesondere den Fahrzeugbedarf für das Projekt «Tram Bern–Ostermundigen» abdecken.

Zwanzig von den insgesamt 27 bestellten Trams sind sogenannte Zweirichtungsfahrzeuge – also Trams mit zwei Führerständen, einer Zugsicherung und Türen auf beiden Seiten. Somit werden diese auch für den Zweirichtungsverkehr der Linie 6 zum Einsatz kommen. Der Richtungswechsel für Einrichtungstrams erfolgt über Wendeschlaufen. Zweirichtungstrams hingegen können ihre Fahrtrichtung sowohl über Wendeschlaufen als auch über Kehranlagen vornehmen. Durch

die Inbetriebnahme von Zweirichtungsfahrzeugen hat BERNMOBIL fortan die Möglichkeit, flexibler auf Baustellen oder andere planbare Ereignisse zu reagieren.

Die «Bernerlösung»

Damit der Trambetrieb wie geplant erweitert werden kann, braucht es an geeigneten Stellen neue Kehranlagen. Die erste Anlage beim Kursaal wurde im Herbst 2021 im Rahmen der Sanierung «Dr nöi Breitsch» umgesetzt. Zwei weitere sollen in den nächsten Jahren beim Helvetia- und beim Loryplatz folgen. Letzteres Bauvorhaben ist jedoch erst ab 2030 geplant. Dieser sogenannte Mischbetrieb mit Ein- und Zweirichtungstrams hat zudem den positiven Nebeneffekt, dass weniger Ersatzbusse vorgehalten werden müssen. Zu diesem Schluss kam auch eine unabhängige Expertise der Rapp Trans AG, welche die von BERNMOBIL angestrebte Lösung unter die Lupe genommen und bestätigt hat.

Und der Platzbedarf?

Das von Kritikern von Wendeschlaufen angeführte Argument, diese würden zu viel Grünfläche beanspruchen, wurde von der Expertise weitgehend entkräftet. Eine Kehranlage – welche die vollen Funktionalitäten einer Wendeschlaufe aufweist – nimmt auch ihren Platz in Anspruch. Ob eine Wendeschlaufe oder eine Kehranlage die bessere Lösung ist, hängt zu guter Letzt sehr stark vom Standort ab. Ein gutes Beispiel hierfür ist die Wendeschlaufe der Linie 9 beim Wankdorf. Die Gleisanlage führt rund um einen Häuserblock und fügt sich so ideal in die Umgebung ein.

Fahrplanmässig wird die Linie 6 auch künftig im Zweirichtungsbetrieb fahren. Die restlichen Linien verkehren weiterhin im Einrichtungsbetrieb.



**Wenn ich sehe,
wie Ihre Tramlinien
in die Berner Altstadt
implementiert
wurden, geht mir
das Herz auf.**

Dr. Christoph Groneck, Autor
diverser Publikationen zur
«Renaissance der Strassenbahn»

Weiterführende
Informationen
zu Beschaffung
und Betrieb der 27
Tramlinks finden Sie
auf unserem Blog:
bernmobil.ch/tramlink



Warum brauchen Städte Trams?

Die ersten der 27 Tramlings werden ab Sommer 2023 bei BERNMOBIL aufs Netz gehen.



2 Fragen an ...

Energieeffizienz und die grossen Beförderungskapazitäten sind nur zwei Vorteile von Trambetrieben in urbanen Stadträumen. Dr.-Ing. Christoph Groneck ist deutscher Verkehrsplaner und Autor diverser Publikationen mit dem Schwerpunkt «Renaissance der Strassenbahn».

Herr Groneck, wo sind Ihrer Meinung nach die grössten Herausforderungen, um der stetigen Nachfrage im öV gerecht zu werden?

Für die Verkehrsplaner stellt sich immer die Frage, welchem Verkehrsmittel am meisten Fläche eingeräumt werden soll. In den letzten Jahren ging man dazu über, der grossen Nachfrage vor allem mit Trams, Bussen usw. gerecht zu werden. Jüngst spielen auch der Veloverkehr und damit verbundene Sharing-Dienste eine immer grössere Rolle.

Trams und Busse sind nicht blosses Transportmittel. Ihr Erscheinungsbild kann eine Identifikation der Bevölkerung mit «ihrem» öV schaffen. Was empfehlen Sie Bern diesbezüglich?

Da macht Bern schon vieles richtig. Wenn ich sehe, wie Ihre Tramlinien in die Berner Altstadt implementiert wurde, geht mir richtig das Herz auf. Eine Fahrt durch Ihr UNESCO-Weltkulturerbe lädt mitunter zum Sightseeing ein. Die wirtschaftliche Bedeutung des Trams für die Berner Innenstadt ist nicht zu unterschätzen. Es trägt einen wesentlichen Teil zur Raumplanung und zur daraus resultierenden Wertschöpfung bei.



27

Tramlings

20

Zweirichtungsfahrzeuge

7

Einrichtungsfahrzeuge

30

Jahre

Die neuen Tramlings sind für die Einsatzdauer von 30 Jahren konzipiert

275x

um die Erde

Total 11 Millionen Kilometer legen BERNMOBIL-Fahrzeuge pro Jahr zurück

Mehr Information

bernmobil.ch/tramlink



Warum der öV in den 1980er-Jahren ein «Comeback» feierte und wie Christoph Groneck die Zukunft des öV sieht, erfahren Sie in unserem Podcast. QR-Code scannen und Reinhören!

Mit der öV Plus App barrierefrei in die Zukunft

Modernes Design, personalisierte Nutzung, Barrierefreiheit und Echtzeitfahrplan über die Region hinaus – die überarbeitete öV Plus App führt Nutzerinnen und Nutzer noch schneller ans Ziel.



Es war eine bahnbrechende Neuerung, als mit dem Fahrplanwechsel 2009 erstmals eine Vorläuferin der öV Plus App auf dem Smartphone installiert werden konnte. Diese erlaubte es einem, auch von unterwegs jederzeit nachschauen zu können, wann der nächste Bus oder das nächste Tram fährt. Seither hat sich die App stets weiterentwickelt; es wurden neue Angebote wie etwa der Ticketkauf integriert, weitere Transportunternehmen schlossen sich an. «Wir kamen an einen Punkt, an dem wir beschlossen, die App von Grund auf zu erneuern», sagt Alina Kurt, Leiterin Marktmanagement BERNMOBIL.

Seit Juni 2021 ist die vollständig überarbeitete öV Plus App nun verfügbar. Und sie hat es in sich. Wurde die App bisher von BERNMOBIL und STI Bus betrieben, haben sich nun auch 15 Transportunternehmen aus der Zentral- und der Ostschweiz angeschlossen. Die öV Plus App ist die erste Lösung für den Orts- und Regionalverkehr der Schweiz, welche Echtzeit- sowie Verkehrsinformationen von neu 17 Transportunternehmen in einer App vereint. Nutzerinnen und Nutzer können sich über Verspätungen, Umleitungen, Baustellen oder Veranstaltungen informieren lassen. Damit sie sich nicht durch das ganze Streckennetz klicken müssen, ist es möglich, von favorisierten Linien Push-Meldungen zu abonnieren. «So erhalten Kundinnen und Kunden genau jene Informationen, die sie brauchen, was die Reiseplanung massgeblich vereinfacht», sagt Alina Kurt.

Barrierefreiheit und neues Design

Auf vielfachen Kundenwunsch wurde die App hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit umfassend verbessert. Dabei erhielt BERNMOBIL Unterstützung von der Zürcher Stiftung «Zugang für alle» (siehe auch Interview). Das habe zu einer spannenden Auseinandersetzung mit dem Thema geführt, sagt Alina Kurt. Das Resultat: Der Farbkontrast wurde geändert und die Schriftgrösse angepasst. Zudem sei sichergestellt worden, dass die App mit VoiceOver kompatibel sei.

Bei den Nutzerinnen und Nutzern kommt die überarbeitete öV Plus App gut an. Seit ihrer Aufschaltung im Juli seien zahlreiche positive Rückmeldungen eingegangen. «Vielen gefällt das neue Design, es sei nun so richtig modern», sagt Alina Kurt. Auf besonders grosse Resonanz stosse neben der Barrierefreiheit auch die Möglichkeit, die App zu personalisieren. Die Zufriedenheit der Kundschaft zeigt sich bei der Nutzung: Seit dem Relaunch wird die App im BERNMOBIL-Gebiet deutlich häufiger genutzt.



Die Funktionen und das moderne Design der öV Plus App kommen bei den Nutzerinnen und Nutzern gut an.

Alina Kurt, Leiterin Marktmanagement BERNMOBIL

An Bewährtem festgehalten

Bewährtes wurde beibehalten oder gar vereinfacht. So ist es mit der neuen App noch einfacher, eine Mehrfahrtenkarte zu entwerfen. Diese kann auch auf andere Personen – zum Beispiel Kinder oder Eltern – übertragen werden. Nichts geändert hat sich auch an der Kooperation mit verschiedenen Mobilitätsanbietern. So zeigt die öV Plus App nicht nur Haltestellen an, sondern auch Parkhäuser, kulturelle Einrichtungen sowie Velo- und E-Trottnett-Verleihstationen. Noch sei es indes nicht möglich, diese direkt über die App zu buchen. Das sei aber etwas, das BERNMOBIL in Zukunft einführen möchte. Möglich sei auch, dass weitere Mobilitätsanbieter ins Angebot aufgenommen würden, so Kurt. Zudem würden laufend kleinere Optimierungen umgesetzt, die sich nicht zuletzt aufgrund von Rückmeldungen ergeben. Für die Verantwortlichen ist klar, dass die App immer weiterentwickelt werden soll, um stets den Kundenbedürfnissen zu entsprechen. Mit dem Relaunch wurde die ideale Basis dafür gelegt.

Zur Person

Gianfranco Giudice ist blind und arbeitet als Accessibility Consultant bei der Stiftung «Zugang für alle» in Zürich. Ziel der Stiftung ist es, die digitale Welt für alle Menschen zugänglich zu machen. «Zugang für alle» unterstützt Organisationen und Personen dabei, ihre Websites und Apps barrierefrei zu gestalten.

Unabhängiger dank der öV Plus App

Gianfranco Giudice, die Stiftung «Zugang für alle» half dabei, die öV Plus App barrierefrei zu gestalten. Was galt es alles anzupassen?

Die App war vor dem Relaunch für Blinde und Sehbehinderte schwierig zu bedienen. Eine Schwäche war der Fahrplan. Dieser wird für Sehende tabellarisch dargestellt, Blinden und Sehbehinderten müssen diese Informationen vorgelesen werden. Beim Vorlesen fehlte aber eine klare Struktur, bei den Zahlen wusste man nicht, ist es die Zugnummer, die Abfahrtszeit oder die Haltekante. Auch wurden immer wieder Dinge vorgelesen, die auf dem Bildschirm gar nicht zu sehen waren. Weitere Punkte: Auf einzelne Elemente konnte man gar nicht zugreifen und im Ticketshop fehlte die Statusangabe. Man wusste nicht, ob man das richtige Ticket gekauft hatte.

Die öV Plus App wurde nun komplett überarbeitet. Wie lautet Ihr Verdikt?

Unsere Inputs wurden sehr gut umgesetzt. Die Handhabung ist klar, das Vorlesen viel strukturierter. Das hilft Blinden und Sehbehinderten enorm und ermöglicht es ihnen, viel unabhängiger zu sein. Im Vergleich zu Apps von anderen Verkehrsunternehmen ist die öV Plus App sehr weit fortgeschritten.

Was müsste bei einem weiteren Update noch optimiert werden?

Nur Kleinigkeiten. Zum Beispiel sind auf der einmaligen «Start-Tour» die Überschriften nicht als solche zu erkennen. Das wäre wichtig für die Navigation. Aber ansonsten bin ich sehr zufrieden.

Der Schmetterling streckt seine Flügel aus



32 zusätzliche Abstellplätze, mehr Garderoben- und Sanitärbereiche sowie ein zweiter Dacharbeitsstand: Das Tramdepot an der Bolligenstrasse wird derzeit erweitert. Dies, weil BERNMOBIL in den nächsten Jahren die Tramflotte aufstocken wird und zusätzliche Abstellkapazität benötigt. Der Depotbetrieb läuft trotz der Grossbaustelle weiter.



Als das Tramdepot Papillon – auf Deutsch: Schmetterling – an der Bolligenstrasse im Jahr 2011 den Betrieb aufnahm, war eines bereits klar: Der Schmetterling wird sich weiter entfalten. Im Sommer 2021 war es so weit und der Ausbau des Depots Bolligenstrasse wurde in Angriff genommen. Und dieser ist umfangreich: Der grösste Brocken ist dabei der Ausbau des Abstellbereichs. Heute finden sich auf einer Fläche von der Grösse zweier Fussballfelder sieben Abstellgleise, auf denen 28 Fahrzeuge Platz finden. Die Kapazität wird nun mehr als verdoppelt, auf acht zusätzlichen Gleisen kommen 32 neue Abstellplätze dazu, wobei acht Plätze für Trolleybusse reserviert sein werden. Dafür wird die Halle in den nächsten Monaten um rund 30 Meter im Abstellbereich stützenfrei erweitert. Es werden hierfür fast 2'000 Meter Gleise verlegt, wie Projektleiter Tobias de Stoutz sagt.

Der Betrieb läuft normal weiter

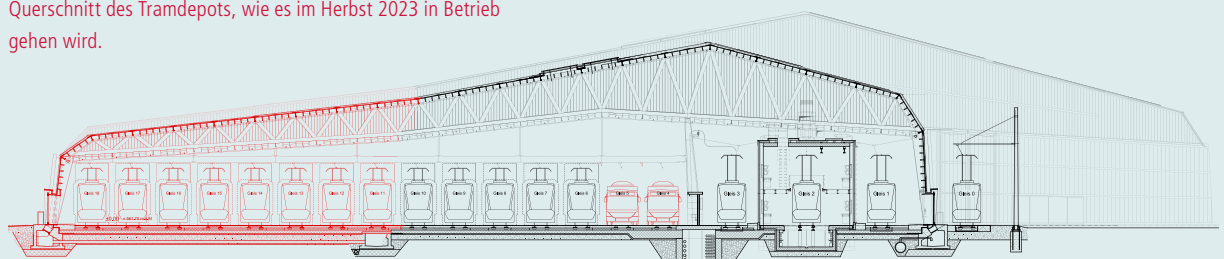
Doch damit nicht genug: Neben dem Ausbau des Abstellbereichs werden im Obergeschoss des Lagergebäudes ein Sanitärbereich, eine Garderobe und ein Aufenthaltsraum für das Werkstatt- und Depotpersonal erstellt. Im Erdgeschoss des Lagergebäudes werden zusätzliche Toiletten für die Fahrdienstangestellten eingerichtet. Auch ein zweiter Dacharbeitsstand wird gebaut. Dieser erlaubt es, am Tram kleinere Diagnosen und Reparaturen vorzunehmen. Der Ausbau dauert gut zweiinhalb Jahre und soll im Frühling 2024 abgeschlossen sein. Trotz dieser grossräumigen und einschneidenden Arbeiten werde der Betrieb im Grossen und Ganzen normal weiterlaufen, sagt Projektleiter de Stoutz.

Dass der Ausbau zum jetzigen Zeitpunkt erfolgt, hat einen triftigen Grund: In den nächsten zehn Jahren wird BERNMOBIL ihre Tramflotte aufstocken. Der Bestand wächst von heute 57 auf 75 Fahrzeugeinheiten. Dies im Hinblick auf die Verlängerung der Linie 9 nach Kleinwabern, das geplante Tram Bern–Ostermündigen sowie Taktverdichtungen auf den bestehenden Linien. Zudem sollen die kurzen Vevey-Tramkompositionen, die derzeit unter anderem auf den Linien 3 und 7 unterwegs sind, in den kommenden Jahren durch die längeren Tramlings ersetzt werden.



Formschön – das Tramdepot Bolligenstrasse wurde bereits 2011 von der Zeitschrift Hochparterre mit dem Goldenen Hasen als beste Baute der Schweiz in der Kategorie Architektur ausgezeichnet.

Querschnitt des Tramdepots, wie es im Herbst 2023 in Betrieb gehen wird.



Form und Funktion werden nachhaltig zu einem Werk entwickelt, sodass sämtliche Bedürfnisse in betrieblicher und ästhetischer Hinsicht erfüllt werden.

Martin Valier, Bauingenieur von Penzel Valier

Kurz nach der Eröffnung ausgezeichnet

Das Depot Bolligenstrasse wurde im Herbst 2011 eröffnet. Es war als Ersatz für das Tramdepot Burgernziel erstellt worden, welches nach der Inbetriebnahme des Trams Bern West Ende 2010 nicht mehr über genügend Abstellkapazität verfügte. Für den Neubau des Tramdepots wurde bereits im Jahr 2007 ein Architektur- und Ingenieurwettbewerb ausgeschrieben. Über 20 Projekte wurden damals eingereicht, aus welchen das Projekt «Papillon» der Firma Penzel Valier AG als Sieger hervorging. Der Bau wusste zu überzeugen: Die Zeitschrift Hochparterre hat das neue Tramdepot Bolligenstrasse mit dem Goldenen Hasen als beste Baute in der Schweiz 2011 in der Kategorie Architektur ausgezeichnet. «Form und Funktion werden nachhaltig zu einem Werk entwickelt, sodass sämtliche Bedürfnisse in betrieblicher und ästhetischer Hinsicht erfüllt werden», erklärt Martin Valier, Bauingenieur von Penzel Valier.

Das Depot war von Beginn an mehr als bloss eine Abstellhalle für Trams. Unter anderem befindet sich dort eine Radparametermessanlage, vernetzt mit der Unterflurdrehbank für das Abdrehen der Räder; es verfügt über eine Waschanlage, einen Unterhaltsbereich mit Dacharbeitsstand, eine Besandungseinrichtung, eine Achskurzschlussmessanlage sowie über Aufenthalts- und Schulungsräume.

Ich bin endgültig angekommen

Nach Jahren im Sportdetailhandel hatte Claus-Uwe Behrens genug – er brauchte eine berufliche Veränderung. Nun ist er für BERNMOBIL als Buschauffeur unterwegs und genießt jede Fahrt aufs Neue.



Claus-Uwe Behrens ist 54-jährig, Vater von fünf erwachsenen Kindern und wohnt mit seiner Frau mitsamt Pferden, Hunden und Katzen auf einem umgebauten Bauernhof in Messen (SO). Er wurde in Deutschland geboren und wuchs in Deutschland, Österreich und der Schweiz auf. Er hat eine Lehre als Detailhandelsfachmann im Sportbereich absolviert und war zuletzt als Geschäftsführer tätig. Seit November 2020 ist Claus-Uwe Behrens bei BERNMOBIL angestellt und zurzeit als Busfahrer auf dem Netz 1 anzutreffen.

Der Sport begleite ihn, seit er ein kleiner Junge war, sagt Claus-Uwe Behrens. Ob Kampfsport, Skifahren, Surfen, Velofahren, überall war er mit grosser Leidenschaft dabei. Es erstaunt daher nicht, dass er sich für eine Lehre im Sportdetailhandel entschied: «Es war die logische Folge.» Er blieb dem Detailhandel treu, stieg zum Chefeinkäufer auf, wurde Geschäftsführer. Doch kurz nach seinem 50. Geburtstag wurde ihm plötzlich klar, dass er nicht bis zu seiner Pensionierung in diesem Bereich würde arbeiten wollen.

Eine glückliche Fügung

Claus-Uwe Behrens nahm sich eine Auszeit, um herauszufinden, wo seine berufliche Zukunft liegen könnte. Sein bester Freund sei Buschauffeur in Adelboden und habe ihm immer wieder aus seinem Berufsalltag erzählt. «Das hat mich fasziniert.» Als er dann vor über einem Jahr sah, dass BERNMOBIL neue Fahrdienstangestellte suche, musste er nicht zweimal überlegen. Er bewarb sich – und wurde angestellt. Eine glückliche Fügung, wie Behrens sagt. Jeder Tag, den er im Führerstand sitzen dürfe, sei ein schöner Tag. Ganz besonders schätze er, dass er selbstständig arbeiten könne, aber jederzeit Unterstützung erhalte, sollte etwas nicht nach Plan laufen. Zudem bestehe bei BERNMOBIL die Möglichkeit, sich beruflich weiterzuentwickeln. «Das gibt mir eine gewisse Ruhe.»

Derzeit ist Claus-Uwe Behrens ausschliesslich auf dem Stadtnetz unterwegs. Eine Lieblingsstrecke habe er nicht, jede einzelne habe ihren Reiz. Einen besonderen Bezug habe er allerdings zur Linie 19. Nach seiner Ausbildung Ende 2020 sei er in der Silvesternacht erstmals allein zum Dienst eingeteilt worden. Und so kam es, dass er um Mitternacht an der Endhaltestelle Efenau während einer kurzen Pause mit der Familie telefonierte, am Himmel war ein kleines Feuerwerk zu sehen. Spätestens da habe er gemerkt: «Ich bin endgültig angekommen.»

Über 650 Fahrdienstangestellte sind täglich auf unserem Stadtnetz oder in einem der Aussennetze im Berner Westen sowie in der Region Konolfingen-Münsingen-Belp unterwegs. Es sind grösstenteils Quereinsteigerinnen und Quereinsteiger wie Claus-Uwe Behrens, die in unserem BildungsCenter die Car- oder Tramausbildung absolviert haben; zum vollen Lohn und auf unsere Kosten. Falls auch Sie an einem Einstieg in den Fahrdienst interessiert sind, finden Sie auf unserer Website umfangreiche Informationen über den spannenden Beruf als Fahrdienstangestellte oder Fahrdienstangestellter: www.bernmobil.ch. Übrigens: Teilzeit-Anstellungen sind selbstverständlich auch möglich!



Alle Informationen zum Thema finden Sie hier.

Das BERNMOBIL-Busnetz wird elektrisch

Das BERNMOBIL-Busnetz wird schrittweise auf elektrischen Betrieb umgestellt. Nach dem erfolgreichen Pilotbetrieb auf der Linie 17 sollen als Nächstes die Linien 19 und 21 elektrifiziert werden.



Das Ziel ist klar: Bis 2035 soll die gesamte Flotte von BERNMOBIL klimaneutral werden. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, wird das Busnetz schrittweise auf elektrischen Betrieb umgestellt. Seit Ende 2018 fahren auf der Linie 17 (Bern Bahnhof – Köniz Weiermatt) als Pilotbetrieb Batteriebusse, die jeweils an der Schnellladestation bei der Endhaltestelle Köniz Weiermatt und in der Garage aufgeladen werden können. Die dabei gesammelten Erfahrungen ermöglichen nun, die Elektrifizierung der Buslinien fortzuführen. Deshalb sollen – nach Plan – 2023 die Linien 19 (Blizern–Elfenau) und 21 (Bern–Bremgarten) dazukommen. Diese werden ebenfalls mit Schnellladestationen an den Endhaltestellen betrieben. Die Linie 19 wird aufgrund ihrer Länge an beiden Endhaltestellen eine Ladestation erhalten. Auf der Linie 21 kommt eine weitere Veränderung hinzu: Sie wird gleichzeitig auf Gelenkbusbetrieb umgestellt.

Technologie mit Zukunft

Und die nächste Etappe folgt bereits 2025/2026: Dann sollen auf der Linie 10 von Bahnhof Bern nach Köniz Schlieren Doppelgelenktrolleybusse mit teilweise fahrdrahtlosem Betrieb eingesetzt werden. Trotz fahrdrahtloser Abschnitte sind noch umfangreiche Infra-

strukturmassnahmen wie Fahrleitungsanlagen und Gleichrichterstationen auf der Strecke und Ladestationen in der Garage zu erstellen. Zudem müssen Haltestellen und Wendeschleifen ausgebaut werden. Gleichzeitig soll die Linie 28 (Weissenbühl Bahnhof–Wankdorf Bahnhof) auf elektrischen Betrieb umgestellt werden.

Künftig werden auf der Tangentiallinie Batteriebusse im Einsatz stehen, die nur in der Garage aufgeladen werden. Im gleichen Zeitraum werden voraussichtlich auch auf den ersten Midibuslinien Batteriebusse eingesetzt. «Die Betriebskonzepte für diese Linien sind im Detail noch zu erarbeiten, da die Batteriebusse weiterhin nicht die gleichen Reichweiten erreichen, wie wir es von den Diesel- oder Gasbussen her gewohnt sind», erklärt Thomas Ledergerber, Projektleiter Netzmanagement bei BERNMOBIL.

Elektromobilität hat Tradition

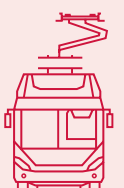
Die Elektrifizierung des Busnetzes ist ganz im Sinne der Berner Stadtregierung. Diese hat in der Eignerstrategie 2021–2028 BERNMOBIL verpflichtet, nur noch fossilfrei betriebene Fahrzeuge zu beschaffen, sofern dies technisch und finanziell machbar ist. Mit der Um-

stellung auf den elektrischen Betrieb leistet BERNMOBIL nicht nur einen wichtigen Beitrag für den Klimaschutz, sondern verbessert dank weniger Lärm und besserer Luft die Lebensqualität der Bevölkerung in der Region Bern.

BERNMOBIL nimmt bei der Elektrifizierung des Busnetzes eine Pionierrolle ein. Mit dem Pilotbetrieb auf der Linie 17 hat BERNMOBIL als eines der ersten Unternehmen in der Schweiz eine Linie komplett auf E-Busse umgestellt. Doch Elektromobilität hat in der Stadt Bern schon viel länger Tradition. Seit knapp 120 Jahren befördern elektrische Trams und seit rund 80 Jahren Trolleybusse die Fahrgäste abgasfrei durch die Bundesstadt.



So funktioniert ein Ladevorgang



Download:



**MEIN
PLUS**



öV Plus App

Einfach schneller ans Ziel.