

Mit der Gondel durch die Stadt

Hoch über den Dächern vom Bözigenfeld bis an den See: Das ist die Vision von zwei Seeländern. Mit einer Seilbahn wollen sie Biels Entwicklung ankurbeln. Eine Spinnerei oder zukunftsweisend?

Lino Schaeren

Reto Bloesch und Stefan Jermann haben eine kühne Idee. Die beiden Seeländer wollen in Biel eine Stadtseilbahn realisieren. Gondeln, die hoch über den Dächern das Industriegebiet im Bözigenfeld mit der Innenstadt und dem See verbinden. Knapp sieben Kilometer lang soll das Gondelnetz sein und zwei Linien beinhalten – eine von der Rolex bis zum Bahnhof und eine vom Bahnhof über Nidau via einen Schwenk über das Bieler Hafenbecken bis zur Talstation der Magglingenbahn. Während erstere vor allem dem Nahverkehr gerecht werden soll, diene letztere eher touristischen Zwecken. Die Vision will nicht weniger als mit einem Transport in der Luft den öffentlichen Stadtverkehr revolutionieren.

Völlig verrückt? Im Schweizer Verständnis gehören Seilbahnen tatsächlich ins alpine Gebiet. Sie transportieren Menschen ins Berggebiet, kommen vorab in touristischen Gebieten zum Einsatz. Gondelbahnen im urbanen Raum – gibt es nicht. Oder zumindest fast nicht. In Südamerika ist das anders. Nach dem Vorbild der zweitgrössten Stadt Kolumbiens, Medellín, werden inzwischen in diversen Metropolen Seilbahnen eingesetzt, um Stadtteile miteinander zu verbinden, verstopfte Strassen zu «überfliegen», um soziale Gräben zu schliessen, indem ärmliche Quartiere zu günstigen Fahrpreisen erschlossen werden.

«Spinnerei nicht abgeneigt»

Die Seilbahn hat dabei auch im urbanen Raum unbestreitbare Vorteile: Sie überwindet Steigungen, Gewässer, Verkehrsknotenpunkte und Industriegebiete spielend leicht, ist energieeffizient und praktisch geräuschlos, ist in Bau und Betrieb vergleichsweise günstig, läuft unabhängig von Stossverkehr und Fahrplänen. Gleichzeitig beeinträchtigt sie das Ortsbild erheblich, ist anfällig bei Wind, und bei einem technischen Problem fällt nicht nur ein Fahrzeug, sondern eine ganze ÖV-Linie aus.

Die Vorzüge von urbanen Seilbahnen sind längst auch in Europa angekommen. Gerade in Frankreich sind diverse Projekte in Planung, in Paris soll bis 2025 für 110 Millionen Euro eine 4,5 Kilometer lange Strecke gebaut werden. Einige Seilbahnen wurden bereits realisiert, etwa in Städten Deutschlands oder Grossbritanniens. Allerdings dienen diese nicht primär dem Nahverkehr, sondern touristischen Zwecken – bei Grossanlässen wie Olympischen Spielen (London) oder Gartenschauen (Koblenz).

Reto Bloesch (50) und Stefan Jermann (48), die sich in der Handelsschule in La Neuveville kennengelernt hatten, haben sich vom Gondelfieber anstecken lassen. Sie sind überzeugt: Diese Reiseform ist Teil der künftigen städtischen Mobilität, auch in der Schweiz. Und Biel, so glauben sie, könnte hier eine Pionierrolle einnehmen. Mit einer Gondelbahn 50 bis 60 Meter

über Boden, entlang der Schüss, mit Haltestellen am Bahnhof, am Zentralplatz, bei der Omega, der Tissot Arena, bei Rolex.

An den Stationen soll das Umsteigen auf andere Verkehrsträger erfolgen, auf den Bus, das Velo, das E-Trottinet oder das Leihauto. Die Gondeln sollen das bestehende ÖV-Netz ergänzen und wo möglich Busverbindungen ablösen – und sie sollen das Pendeln erleichtern. Schliesslich reisen täglich mehrere tausend Arbeitnehmende ins Industriegebiet im Osten der Stadt. In der Vorstellung von Jermann und Bloesch sollen sie das künftig bequem in einer Gondel tun, in maximal 16 Minuten Fahrzeug vom einen zum anderen Stadtecke.

Viele Tech-Unternehmen

Die Idee einer Gondelbahn für Biel kam den beiden vor gut einem Jahr an einem gemütlichen Sommerabend am Seeufer. «Ich bin gegenüber Visionen und Spinnereien nicht abgeneigt», sagt Bloesch, der in Biel auch die Initiierung des «First Friday» mitverantwortete. «Und je länger wir über eine Stadtseilbahn nachgedacht haben, desto sinnvoller erschien sie uns.»

Die beiden haben deshalb die Vision «Urban Zero» entwickelt, die aufzeigt, wie in Biel «eine nachhaltige Transformation» ausgelöst werden könnte. Die Stadtseilbahn soll dabei Stein des Anstosses, zum Schluss jedoch Teil von etwas viel Grösserem sein. Gerade weil Biel in seiner Entwicklung nicht fertig sei, gebe es hier Platz für Visionen, sagt Stefan Jermann.

Und die Vision von Bloesch und Jermann sieht eine grüne Stadt vor, eine Stadt, in der das Zentrum zum Begegnungsort ohne motorisierten Verkehr wird, in der die leerstehenden Büros und Geschäftsräume mit Start-ups gefüllt werden. «Biel ist führend in Sachen Anzahl Tech-Unternehmen in der Schweiz, mit dem Innovationspark wird der Standortvorteil noch einmal ausgebaut. Das müssen wir nutzen», sagt Bloesch. Die Seeländer Metropole wäre prädestiniert, eine smarte und grüne Stadt zu werden, schreiben die beiden in ihrem rund 50-seitigen «White-Paper», welches die Vision umreiss, doch davon sei Biel heute meilenweit entfernt.

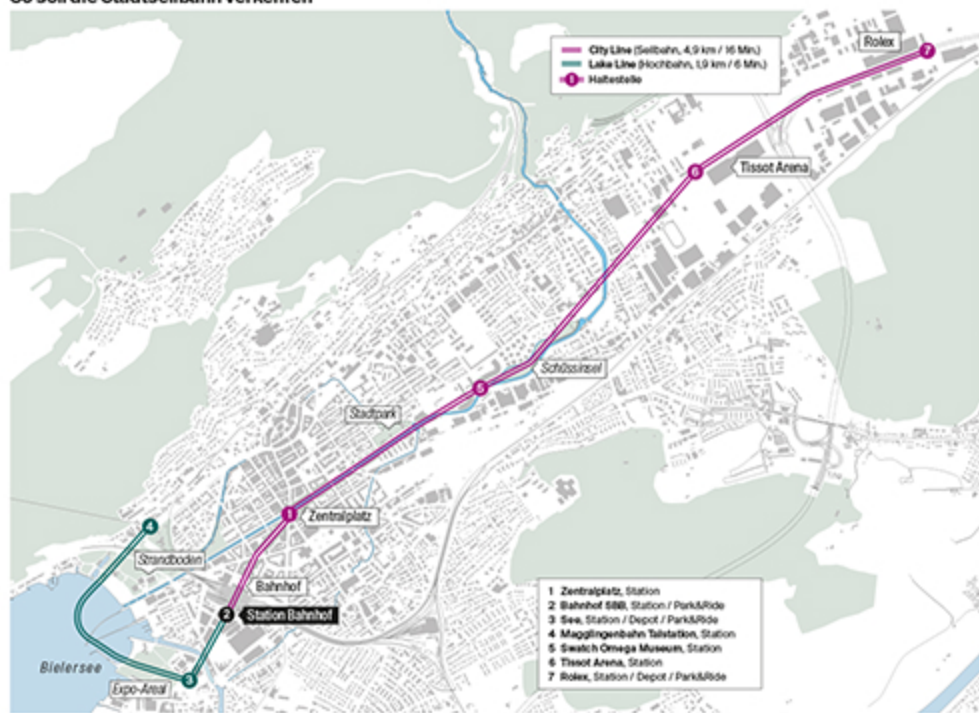
Auf den Visualisierungen sind grüne Oasen an Zentral- und Gaisanplatz zu sehen, nicht nur ohne Autos, sondern auch ohne Busse. Diese sollen die Innenstadt künftig kreisförmig erschliessen, die Strassen sollen alleine den Fussgängern und dem Langsamverkehr gehören. Die Stadtseilbahn soll also nicht nur den ÖV in luftige Höhen heben, sondern auch Platz und Raum schaffen für neue Ideen viele Meter weiter unten.

«Es geht um eine Seilbahn, aber geht auch darum, was die Seilbahn in Biel ermöglichen würde», sagt Bloesch. «Wir wollen mithelfen, zu erarbeiten, wie Biel zu einer modernen Stadt, zu einer echten Stadt der Zukunft wird.» Die beiden Visionäre sind über-



Mit der Seilbahn über den See – statt durch die verstopfte Lindtstrasse.

So soll die Stadtseilbahn verkehren



Grafik: ml / Quelle: Urban Zero

zeugt: 20 Jahre nach der Expo.02 braucht es eine neue Initialzündung, die Biel voranbringt. «Die Expo hat viel ausgelöst, leider wurde das Potenzial dann aber nicht weitergezogen», sagt Stefan Jermann. Das wollen er und Reto Bloesch ändern. Nicht zuletzt hätte eine Gondelbahn auch einen grossen touristischen Nutzen, glauben sie, und würde das Image von Biel fördern.

Um ihre Vision zu skizzieren, haben sie sich Verstärkung geholt. Etwa von Marcel Niederhauser von der Gruppe Doppelmayr/Garaventa, der Marktführer im Seilbahnbau. Niederhauser tritt als Autor im «White-Paper» für Biel auf, hat vor Ort an Begehungen teilgenommen und den Vorschlag für die Linienführung ausgearbeitet.

Nebst Fachmann Niederhauser lassen Bloesch und Jermann auch Persönlichkeiten aus der Region für ihre Idee sprechen. So etwa Architekt Nik Liechti oder Veranstalter Raphael Benz. Und die beiden sind auch bei Stadtpräsident Erich Fehr (SP), der in Biel für die Stadtplanung verantwortlich ist, vorstellig geworden. Dieser nennt die Idee einer Seilbahn einen «interessanten Denkanstoss», verweist im selben Atemzug aber sogleich auf die

«Das ist sicher etwas verrückt»

Stadtpräsident Erich Fehr (SP) nennt die Vision einer Gondelbahn durch ganz Biel einen interessanten Denkanstoss.

Interview: Lino Schaeren

Erich Fehr, Reto Bloesch und Stefan Jermann möchten in Biel mit einer Seilbahn die Stadtentwicklung ankurbeln. Was sagen Sie zur Vision? Erich Fehr: Es ist ein spannender Denkanstoss für eine nachhaltige urbane Mobilität. Das Ganze ist aber noch sehr abstrakt, es werden sich schnell ganz praktische Fragen stellen, auch gerade vor dem Hintergrund, dass im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz praktisch die gesamte Stadt Biel eingetragen ist. Solche Konstruktionen sind also nicht ohne Weiteres realisierbar. Als Erweiterung des Denkhorizonts ist die Idee aber interessant.

Also sehen Sie den Vorschlag nicht einfach als komplette Spinnerei? Er ist sicher etwas verrückt. Aber es lohnt sich, darüber nachzudenken.

Ist die Stadt seit dem Sistieren des Regiotrams allenfalls bereits selber einmal auf die Idee einer urbanen Seilbahn gekommen? Als Ersatz des Regiotrams haben wir das nie diskutiert. Es gab einmal einen Vorstoss im Stadtrat, der die Prüfung von sogenannten City-Coastern forderte. Das wäre auch eine Art Seilbahn gewesen, allerdings mit einem anderen Ansatz: Man hätte quasi auf Bestellung eine Gondel kommen lassen können, um insbesondere in der Innenstadt kürzere Strecken zurückzulegen. Der Gemeinderat hatte das damals aufgrund der Eingriffe ins Stadtbild und der denkmalpflegerischen Vorgaben sehr kritisch beurteilt.

Damit die Vision in ihrer Machbarkeit geprüft wird, müssten die Behörden aufspringen. Wie realistisch ist es, dass die Stadtseilbahn genauer angeschaut wird? Das ist eine schwierige Frage. Die Flagghöhe der Vision ist sehr hoch. Ich habe mit den Initianten auch diskutiert, dass ihre Idee derzeit keinen Konkretisierungsgrad hat, damit es irgendwie direkt in städtische Planungsarbeiten einfließen könnte. Wir sprechen hier also wirklich über eine Horizonterweiterung. Entsprechend kann ich heute auch nicht sagen, ob, wie und wann die Stadt eine solche Gondelbahn in ihre planerische Arbeit einfließen lassen wird.

Sie sind bekennender ÖV-Fan, sind Sie persönlich fasziniert von der Vorstellung einer Seilbahn durch ganz Biel? Die Vorstellung ist sehr faszinierend. Am spannendsten finde ich den Vorschlag einer Gondelbahn über das Hafenbecken. Beim Transport von vielen Menschen über grössere Strecken durch die ganze Stadt bin ich mir nicht si-

cher, inwiefern eine solche Gondelbahn Busse ersetzen könnte, rein auch von der Kapazität her. Die Linie am See, bei der touristische Überlegungen mehr Gewicht haben, wirkt auf mich bestechender.

Für eine solche könnte man aber kaum auf Bund und Kanton als Finanzier hoffen, da der Nutzen im Nahverkehr gering wäre: Busse liessen sich damit keine ersetzen.

Stimmt. Allerdings würde sich auch bei einer Linie durch die Stadt die Frage stellen, ob sie dafür taugt, den Pendlerverkehr abzuwickeln. Wenn Züge ankommen und innert kürzester Zeit viele Menschen transportiert werden sollen, kommt auch eine Seilbahn ziemlich schnell an eine Kapazitätsgrenze. Das gibt dann Wartezeiten und -szenen, wie man sie aus den Bergen vom Skifahren kennt. Diesbezüglich ist der strassengebundene ÖV immer im Vorteil. Tram und Bus sind praktisch unschlagbar, wenn es darum geht, viele Leute in kurzer Zeit von A nach B zu transportieren. Die Seilbahn könnte dann Vorteile ausspielen, wenn die Arbeitszeiten und die Schulmodelle flexibler würden. Sprich, wenn nicht mehr alle um 8, 12 und 17 Uhr transportiert werden müssen. Die Industrie beispielsweise funktioniert heute noch stark mit fixen Arbeitszeiten, im Gegensatz zu Dienstleistung und Verwaltung. Die Vision wird irgendwann konfrontiert mit den Realitäten im Berufs- und Bildungsaltag.

Sind Sie grundsätzlich interessiert, die Seilbahn-Vision vertiefter zu analysieren? Ich bin interessiert, mit den Initianten im Austausch zu bleiben, um zu sehen, wie sich das Ganze weiterentwickelt.

Bloesch und Jermann skizzieren, dass die Innenstadt dank der Seilbahn vom motorisierten Verkehr befreit werden kann. Das Zentrum ist heute gerade auch durch die Busse tatsächlich stark belastet. Es ist sicher richtig, dass heute zu viele Busse gleichzeitig in der Bahnhofstrasse unterwegs sind. Das hat damit zu tun, dass alle Linien auf den Taktknoten Bahnhof ausgerichtet sind – und dass man in den letzten Jahren sowohl den Takt als auch die Anzahl Buslinien erhöht hat. Ob man die Busse komplett aus der Bahnhofstrasse nehmen soll, ist eine bis dato unbeantwortete Frage. Aber wahrscheinlich sollte man es nicht.

Wieso nicht? Man kann es in vielen deutschen oder französischen Innenstädten beobachten: Öffentlicher Verkehr ist auch Teil des sozialen Lebens und der sozialen Kontrolle. Eine Bahnhofstrasse ganz ohne Bus ist in meinen Augen nicht zwangsläufig besser. Letz-

«Heute sind sicher zu viele Busse in der Bahnhofstrasse unterwegs.»



Erich Fehr
Bieler Stadtpräsident

te Woche war ich in Strasbourg. Dort fahren Trams durch die Innenstadt, was klar zur Belebung beiträgt. Ähnliches habe ich in Biel auch schon von Gewerbetreibenden gehört, insbesondere am Gaisanplatz.

Die Innenstadt komplett vom motorisierten Verkehr zu befreien, ist also nicht erstrebenswert? Schauen Sie mal die Nidaugasse an: Ausserhalb der Ladenöffnungszeiten ist die tot. Nach halb sieben Uhr abends gibt es da nur noch den McDonald's, alles andere ist geschlossen. Die Vision wird irgendwann konfrontiert mit den Realitäten im Berufs- und Bildungsaltag.

Wenn nicht eine Seilbahn, sehen Sie eine Chance, dass das Regiotram in den nächsten Jahren wieder aus der Schublade geholt wird? In den nächsten 20 Jahren sehe ich das eher nicht. Wir geben in den nächsten Wochen das ÖV-Konzept der Agglomeration Biel, das sich auf die Gesamtstrategie stützt, in die öffentliche Mitwirkung. Und darin ist im Moment kein Tram vorgesehen.

Was wird stattdessen vorgeschlagen? Das sehen Sie beim Start der Mitwirkung, dem kann ich nicht vorgreifen. Was ich sagen kann: Nebst dem Tram ist auch keine Seilbahn im Konzept vorgesehen (lacht).

Biel hat fehlerhafte Unterlagen verschickt

Abstimmungen Panne bei der Stadt Biel: Die deutsche Abstimmungsbotschaft ist fehlerhaft. Die Bieler Stimmberechtigten werden am 27. November 2022 an die Urne gerufen, um über zwei städtische Vorlagen abzustimmen: Das Budget 2023 und die Teilrevision des Parkierungsreglements. Wie die Stadt Biel gestern mitteilte, fehlt der Titel der zweiten Vorlage auf dem Deckblatt der deutschen Abstimmungsbotschaft. Grund dafür sei, dass der Text der Botschaft nach der Debatte im Stadtrat neu geschrieben werden musste und dass dabei leider der Titel gelöscht worden sei. Die französische Version sei nicht betroffen.

Die Stadtkanzlei entschuldigt sich in der Medienmitteilung für dieses Versehen. Auf der Webseite <https://www.biel-bienne.ch/de/naechste-abstimmungen-wahlen.html/42> sind alle Informationen zu den beiden Vorlagen aufgeführt. (im)

Darum hat Péry-La Heute die Wahlen abgesagt

Wahlen Die Wahlberechtigten von Péry-La Heute haben am 27. November frei bekommen. Der Gemeinderat hat die Gemeindevahlen verschoben, weil die Wahlunterlagen fehlerhaft waren, wie es in einer Medienmitteilung heisst.

Begründet wird das mit Problemen in der Druckerei. Das hätte möglicherweise korrekte Wahlen verhindert, weshalb der Gemeinderat den für den 27. November vorgesehenen Urnengang sicherheitshalber abgesagt hat. Die Gemeindeverwaltung hat festgestellt, dass Fehler, die auf Druckprobleme zurückzuführen seien, das Wahlmaterial unbrauchbar machen.

Im Bestreben, eine eindeutige Abstimmung durchzuführen, hat der Gemeinderat von Péry-La Heute beschlossen, dieses Verfahren zu annullieren und die Stimmberechtigten am Sonntag, den 18. Dezember 2022 erneut einzuberufen. Da es bei der Einreichung der Listen keine Unregelmässigkeiten gegeben hat, bleiben diese für die Wahl am 18. Dezember gültig und unverändert. Die offizielle Veröffentlichung erfolgt am 11. November 2022 im offiziellen Organ der Gemeinde (Feuille officielle d'avis du district de Courtelary). (im)

Gratulationen

Nelly Rentsch-Wegmann kann heute in Lengnau ihren 91. Geburtstag feiern.

Rosa Stettler-Schönholzer darf morgen ihren 93. Geburtstag feiern. Sie wohnt in Meisnberg.

Das BT gratuliert den Jubilarianten ganz herzlich und wünscht ihnen alles Gute.

Info: Geben Sie Gratulationen für diese Rubrik bitte via gratulationen@bielertagblatt.ch auf.