

## Region

Samstag 05.11.2022

# Mit der Gondel durch die Stadt

Hoch über den Dächern vom Bözingenfeld 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 Bözingenfeld 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, diente 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 zu mindest fast nicht. In Südmärikia ist das anders. Nach dem Vorbild der zweitgrössten Stadt Kolumbiens, Medellin, werden inzwischen in diversen Metropolen Seilbahnen eingesetzt, um Stadtteile miteinander zu verbinden, verstopfte Straßen zu «überfliegen», um soziale Gräben zu schliessen, indem armeliche Quartiere zu günstigen Fahrpreisen erschlossen werden.

**«Spinnerei nicht abgeneigt»**

Die Seilbahn hat dabei auch im urbanen Raum unbestreitbare Vorteile: Sie überwindet Steigungen, Gewässer, Verkehrsnotpunkte und Industriegebiete spiegelnd 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 Vorteile 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 Gartenbau (Koblenz).

Reto Bloesch (50) und Stefan Jermann (48), die sich in der Handelschule in La Neuveville kennengelernt hatten, haben sich von Gondelieber 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 Pendler 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 Stadtende.

**Viele Tech-Unternehmen**

Die Idee einer Gondelbahn für Biel kann 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 Initiative 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 Begegnungs- oder motorisierten Verkehr wird, in der die leerstehenden Büros und Geschäftsräumen 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 umreissst, doch davon sei Biel heute meilenweit entfernt.

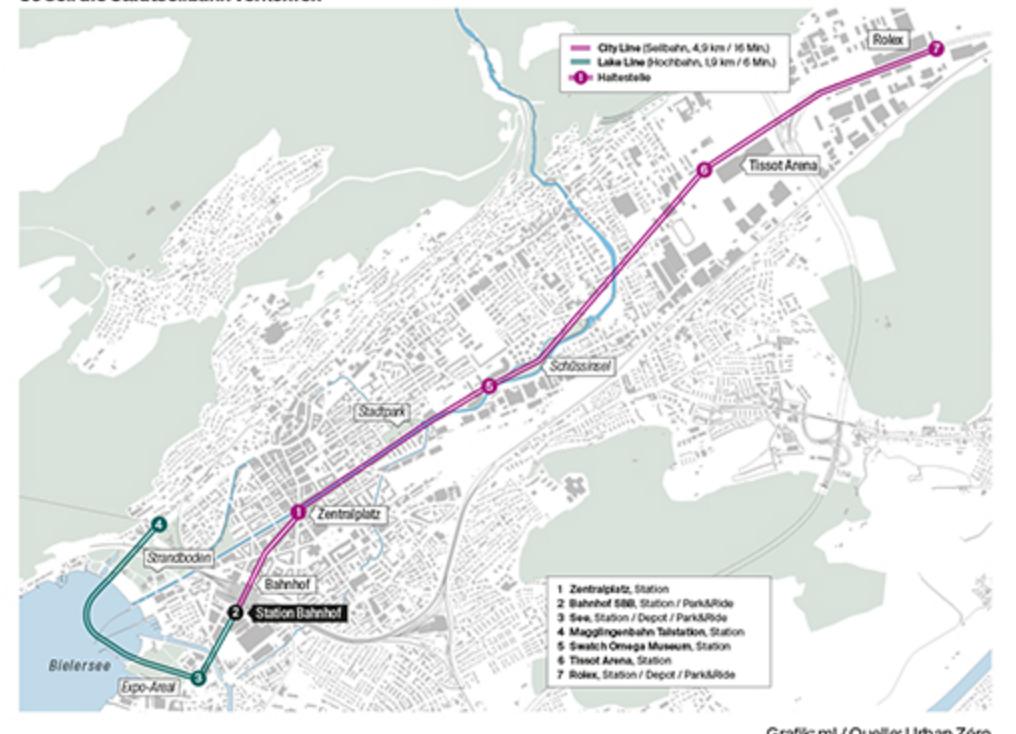
Auf den Visualisierungen sind grüne Oasen an Zentral- und Guisanplatz zu sehen, nicht nur ohne Autos, sondern auch ohne Busse. Diese sollen die Innenstadt künftig kreisförmig erschliessen, die Straßen sollen alleine den Fußgängern und dem Langsamverkehr gehören. Die Stadtseilbahn soll also nicht nur den ÖV in luftige Höhenheben, 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 mitarbeiten, 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 Ländestrasse.

### 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 Marktführerin 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 Veranalter 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 «interessanten Denkanstoß», verweist im selben Atemzug aber sogleich auf die schwer überwindbaren Hürden.

So etwa darauf, dass im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz praktisch die gesamte Stadt Biel eingetragen ist. 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 Flughöhe der Vision ist sehr hoch. Ich habe mit den Initiativen auch diskutiert, dass ihre Idee derzeit keinen Konkurrenzgrad hat, damit es irgendwie direkt in städtische Planungsarbeiten einfließen könnte. Wir sind überzeugt, dass unsere Vision in die Machbarkeit überführt werden kann», sagt Jermann. Dafür möchten sie ein Gremium aufbauen, mit Vertretern aus Politik, Wirtschaft, Kultur oder Architektur. Das ambitionierte Ziel: Bis 2030 soll nicht nur die Seilbahn gebaut und in Betrieb, sondern auch weitere Entwicklungen angestoßen sein.

Klar ist: Damit die Vision eine Chance hat, geprüft zu werden, müssen Bloesch und Jermann viel Überzeugungsarbeit leisten.

Damit 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. Letzt-

lich ist es in vielen Städten der Fall, dass die Seilbahn durch ganz Biel verläuft. 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 sicher, 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 beindruckender.

Für eine solche könnte man aber kaum auf Bund und Kanton als Financier hoffen, da der Nutzen im Nahverkehr gering wäre: Busse lassen sich damit nicht 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 strassenbegrenzte 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 Realitäten im Berufs- und Bildungsaltag.

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 Vorschlag im Stadtrat, der die Prüfung von so genannten City-Coasters 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? Ich bin interessiert, mit den Initiativen 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.

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

**Gratulationen**

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

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

Das BT gratuliert den Jubilaren ganz herzlich und wünscht Ihnen alles Gute.

**Infor:** Geben Sie Gratulationen für diese Rubrik bitte via [gratulationen@bielerblatt.ch](mailto:gratulationen@bielerblatt.ch) auf.

## «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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.