

«Es gibt viele Beispiele, wo eine Stadtseilbahn funktioniert»

Eine Gondelbahn durch ganz Biel: Im Interview sagt die Direktorin der Bieler Verkehrsbetriebe, was sie von dieser Idee hält – und womit der Bieler ÖV derzeit zu kämpfen hat.

Interview: Lino Schaeren

Christine Maier, nach den Pandemie-Einschränkungen ist vor der Stromkrise: Wie geht es den Verkehrsbetrieben Biel finanziell?

Christine Maier: Was den Strom betrifft, ganz gut. Es gibt ja die zwei Modelle: Entweder man ist in der Grundversorgung, oder man kauft am Markt frei Strom ein. Als Unternehmen muss man sich irgendwann entscheiden – und wenn man an den Markt geht, kann man nicht mehr zurück. Wohlweislich haben wir letztes Jahr entschieden, im Modell mit der Grundversorgung zu bleiben. Deshalb steigen die Strompreise für uns um circa ein Drittel. Das ist auch viel, aber kein Vergleich mit anderen Transportunternehmen, die am Markt einkaufen und voraussichtlich Millionen mehr bezahlen.

Bernmobil hat 2019 beschlossen, den Strom neu selber am Markt einzukaufen. Wieso haben sich die Verkehrsbetriebe Biel dagegen entschieden?

Es war eine unternehmerische Entscheidung. Die haben wir im Nichtwissen um die jetzige Energiekrise getroffen. Das Modell der Grundversorgung schien uns einfach stabiler. Wir haben auch die Preise verglichen, am Markt waren sie nicht so viel günstiger, als dass sich ein Wechsel zu diesem Zeitpunkt gelohnt hätte. Dank dieser Entscheidung ist die Belastung jetzt nicht so dramatisch.

Mit Blick auf die Energiekrise macht Ihnen der Strompreis also weniger Sorgen als eine mögliche Mangellage?

Ja. Preiserhöhungen machen nie Freude und wir müssen mit dem Kanton schauen, wie wir das finanzieren. Aber die drohende Mangellage ist deutlich besorgniserregender. Auch mit Blick auf die geplante Elektrifizierung der gesamten Flotte, die ja nicht nur wir hier in Biel anstreben.

Apropos: Derzeit läuft auf der Linie 9 ein Pilotversuch mit einem Batteriebus. Dieser soll Anhaltspunkte liefern für die künftige Fahrzeugstrategie der VB. 2024 ist der Ersatz der nächsten Dieselsebusse fällig. Sind die Batteriebusse Biels Zukunft?

Wir sind noch mitten in der Evaluierung, die Ergebnisse liegen Ende Jahr vor. Ich kann also nicht zu weit vorgreifen. 50 Prozent unserer Flotte haben wir mit dem Trolleybus-Netz bereits elektrifiziert. Das Trolley-Netz ist generell günstiger und – was die Energieversorgung betrifft – viel stabiler und nachhaltiger als einzelne Gelegenheitsladungen eines Batteriebusses. Die Tendenz ist daher klar: Wir wollen am bestehenden Trolleybus-Netz festhalten und die Quartiere ohne Leitung mit neuen Trolleybussen im Batteriebetrieb anfahren. Das passiert ja auf den Linien 3 und 4 bereits heute.



Eine Gondelbahn entlang der Schüss: Die Seilbahn soll vom Bözingenfeld bis an den See führen.

Visualisierung: zvg

«Wir selber haben auch schon die Idee einer Seilbahn skizziert.»



Christine Maier
Direktorin der Verkehrsbetriebe Biel

Die Frage ist ja, ob die E-Busse auch ins Beaumont hochkommen.

Wir simulieren derzeit alle Linien durch, um zu sehen, was Sinn ergibt. Kürzlich sind wir mit einem Batteriebus zum Spitalzentrum hochgefahren, das hat wunderbar funktioniert, auch mit Kunden an Bord. Hochfahren ist ja das eine, immer wieder anhalten und in der Steigung anfahren, ist noch einmal eine andere Belastung.

Die Zukunft liegt also nicht bei den «Galgen», den Schnellladestationen, wie sie derzeit auf der Linie 9 zwischen Schiffplände und Linde getestet wird?

Darauf will ich mich heute noch nicht festlegen. Aber zwei Aspekte sind zu beachten: Die Ladestation ist wenig flexibel, ist sie einmal gebaut, ist eine Linienverschie-

bung fast unmöglich. Und dann ist da noch die Stromversorgung: Auf der Linie 9 kommt alle 30 Minuten ein Bus, der dann in kurzer Zeit sehr viel Strom zieht. Im Trolley-Netz wird permanent gleichmässig Strom gezogen wie bei einem Zug. Das ist für die Energieversorgung insgesamt viel besser, weil das Stromnetz gleichmässiger belastet wird.

Eine letzte Woche präsentierte Vision schlägt den Bau einer Gondelbahn durch die ganze Stadt vor, vom Autobahnanschluss im Bözingenfeld bis an den See. Was waren Ihre Gedanken, als Sie das erste Mal davon gehört haben?

Ich bin generell immer offen für neue, visionäre Ideen. Und das Thema urbane Seilbahn ist ja nicht neu. Vor allem in Städten, die Verkehrsprobleme haben, wird das diskutiert und auch umgesetzt, gerade wenn man nach Südamerika schaut. Deshalb finde ich es super, darüber nachzudenken, wie man eine Stadt wie Biel, die für mich auch Verkehrsprobleme hat, entlasten kann. Es hat alle auf der Strasse, Autos, Busse, Velos, Fussgänger. Und alle teilen sich eine Infrastruktur, die man nicht einfach vergrössern kann, ohne Häuser abzureissen. Wie können wir also mit dem Wachstum von Mobilität umgehen? Da komme ich schnell auf den Gedanken, nach oben oder nach unten zu gehen.

Wo sehen Sie in Biel die Verkehrsprobleme?

Ich erlebe in Biel schon ziemlich viel Stau. Natürlich vor allem in den Stosszeiten, aber auch sonst finde ich, dass wir hier ein relativ grosses Verkehrschaos haben.

Alle fahren kreuz und quer, jeder kann mehr oder weniger jede Strasse benutzen. Immer wieder stehen Fahrzeuge auf Gehwegen oder Haltestellen, behindern Fussgänger oder auch unsere Busse. Es ist eine wahnsinnige Durchmischung, das kann man mögen oder nicht, aber damit kriegen Sie keine Stadt grün.

Steht auch der Bus zu viel im Stau?

Es ist etwas besser geworden, aber zu Stosszeiten stehen selbstverständlich auch wir im Stau.

Haben Sie sich vor dem Aufkommen der Seilbahn-Vision bereits einmal mit dem Phänomen der urbanen Seilbahnen für Biel befasst?

Ganz am Anfang, als ich vor zwei Jahren hier begonnen habe, habe ich mit unseren Seilbahnverantwortlichen darüber gesprochen, was man machen könnte. Wir hatten dann die Idee einer Seilbahn auch schon skizziert. Aber wir wären in den Jura gegangen. Wir haben uns gefragt, wie wir die Agglomeration im Jura sinnvoll anbinden könnten. Wir haben total gespannt, haben eine Seilbahn bis zum Chasseral skizziert, verbunden mit Nahverkehr und Tourismus. Das war eine Gedankenspinne. Aber: Eine Seilbahn ist im Grundsatz etwas Gutes – und Berge überwinden ist dabei immer ein Thema.

Was wurde daraus?

Zu Beginn hat man solche Ideen und diskutiert mal darüber. Wir haben dann aber schnell gemerkt, dass wir gerade andere Baustellen und Prioritäten haben. Wir könnten ja selber auch gar keine Seilbahn bauen.

Sie könnten aber eine betreiben.

Das stimmt, und das würde mich auch reizen, wir haben ja bereits Standseilbahnen in unserem Betrieb. Wir könnten den Bau einer Seilbahn auch begleiten und unterstützen, aber finanziell müsste das der Kanton. Ganz weg ist die Idee nicht, es bleibt im Kopf, man muss über neue Mobilitätskonzepte nachdenken.

Eine Seilbahn quer durch die ganze Stadt Biel ist in Ihren Augen also nicht einfach eine verrückte Spinnererei?

Überhaupt nicht. Es gibt viele Beispiele, wo das funktioniert. Es ist auch ein bequemes Reisen, finde ich, in einer Gondel. Es gibt keinen vorgegebenen Takt, man setzt sich einfach rein, kommt schnell vorwärts, kann die Strecken verkürzen. Ich finde das spannend und vielleicht auch einfacher, als ein Loch zu graben und einen Tunnel zu bauen.

Gerade in Biel, mit dem Grundwasser.

Gerade in Biel, ja.

Könnte eine Seilbahn also tatsächlich helfen, die künftigen Herausforderungen des öffentlichen Verkehrs in Biel zu bewältigen?

Eine Seilbahn allein reicht natürlich nicht. Es braucht Ideen, über die teilweise bereits nachgedacht wird, wie neue Begegnungszonen oder eine bessere Durchmischung der sozialen Strukturen in den Quartieren. Darum geht es in der vorgelegten Vision ja auch: Die Seilbahn soll Anstoss sein für die Entwicklung der Stadt der Zukunft. Wenn ich die Vision lese, habe ich das Gefühl: Wow,

in dieser Stadt möchte ich leben. Es ist dieses Bild, das die Visionäre in den Kopf der Leute bringen möchten. Da hat noch keiner allzu lange über die Machbarkeit nachgedacht, was ist, wenn der Wind die Gondel vom Seil bläst. Es geht darum, eine Diskussion anzustossen, wie die Vision zum Leben erweckt werden kann. Ich bin überzeugt, dass eine Seilbahn beim Vorhaben helfen könnte, Biel noch lebenswerter zu gestalten.

Könnte eine Seilbahn allenfalls Buslinien teilweise ersetzen?

Vielleicht teilweise, vermutlich eher ergänzen. Aber das muss man sich ganzheitlich anschauen und prüfen, wie sich eine Seilbahn dann sinnvoll einfügen könnte. Einfach eine Seilbahn bauen und dann schauen, was folgt, das wird es sowieso nicht geben.

Wo sehen Sie mit Blick auf die nächsten Jahre die grössten Herausforderungen für den ÖV in Biel?

Was mir in Biel fehlt, ist das Thema der kombinierten Mobilität. Wenn man das Ziel hat, Parkplätze zu reduzieren, muss man die Mobilität sicherstellen. Wir haben das Busnetz und sind gut an die Bahnhöfe angebunden. Aber was braucht es noch? Wo könnte man sogenannte Mobilitätshubs bauen? Wo kommen die Leihvelos, die E-Scooter, das Car-Sharing zu stehen? In welchen Quartieren könnte der Bau von solchen Hubs Sinn ergeben? Und dann müsste das natürlich mit der gesamten Entwicklung des Quartiers einhergehen.

Das ist doch aber ein Thema für die Politik. Welchen Anstoss können die Verkehrsbetriebe hier leisten?

Ich habe keinen Auftrag in diese Richtung, die VB sind reine Betreiberin. Aber wir haben viel ÖV-Erfahrung, können uns einbringen, Ideen mitgeben. Diesen Beitrag leisten wir gerne. Viele in der Transportbranche sagen immer, man müsse einfach das Angebot ausbauen, die Nachfrage komme dann von alleine. Ich sehe das etwas anders, ich denke, wir müssen uns genau fragen, was wir punktuell tun können, um die Autofahrenden zu motivieren umzusteigen.

Was braucht es dafür konkret?

Wir wissen heute viel zu wenig, was die Autofahrenden wollen und wie sie sich bewegen. Das kürzlich von der BLS und weiteren Transportunternehmen lancierte Projekt ÖV42 will das ändern, mithilfe von Daten und künstlicher Intelligenz sollen bedürfnisorientierte Pilotprojekte angestossen und so der Modalsplit verändert werden. Nur, wenn wir das Mobilitätsverhalten aller kennen, können wir mit entsprechenden Angeboten reagieren.