

Eine Seilbahn für Bern Nord

Eine Seilbahn für Bern Nord

Ausgangslage

Soll der öffentliche Verkehr zwischen Bern HB und Bremgarten BE in Zukunft ausgebaut werden, muss aufgrund limitierender Strasseninfrastruktur ein alternatives Verkehrssystem eingeführt werden. Eine Machbarkeitsstudie soll nun zeigen, ob den vorhandenen Problemen mit einer Seilbahn entgegengewirkt und das bestehende Angebot ausgebaut werden kann. Nötig ist dies, da die Buslinie, welche heute Bremgarten mit Bern verbindet, hinsichtlich Kapazität als problematisch gilt. Die Seilbahn wird eine attraktive Direktverbindung von Bremgarten nach Bern. Die Postautolinien aus dem Raum Friesenberg im Nordwesten von Bern werden in Bremgarten an die Seilbahn angeschlossen, wo die Reisenden nach Bern umsteigen müssen.

Seilbahntyp

Fahrwegsgebundene Seilbahnen kommen wegen der aufwendigen Gestaltung des Fahrwegs nicht infrage, schwebende Seilbahnen sind die bessere Lösung. Pendelbahnen müssten wegen dem grossen Abstand zwischen den Stationen unbedingt mit einer Buslinie kombiniert werden, um die Anforderungen an die Angebotselemente zu erfüllen, zudem bieten sie eher kleine Kapazitäten. Umlaufbahnen eignen sich wegen ihren typischen Eigenschaften bezüglich Stationsabstand, Beförderungsgeschwindigkeit

und Kapazität besonders gut für urbane Seilbahnen.

Angebotsgestaltung

Die Umlaufbahn verkehrt zwischen Bern HB und der Station Äussere Enge auf einem Hauptast und verzweigt sich danach in zwei Äste, um die Gemeinde Bremgarten flächig anzusprechen. Im Bereich des kirchhindacher Wohnquartiers Hostale nordwestlich von Bremgarten werden die Postautolinien an den Westast der Seilbahn angeschlossen. Das trägt dazu bei, dass auf den beiden Ästen sehr unterschiedliche Nachfragen zu erwarten sind. Das Abbiegeverhältnis an der Verzweigungsstation muss je nach Tageszeit und Nachfrage angepasst werden.

Die Ankunftszeiten der Postautolinien in Hostale müssen mit der Symmetriezeit des Knotens Bern koordiniert werden, um bestmögliche Anschlussbeziehungen an das übergeordnete ÖV-Netz zu erreichen. Um eine Pulkbildung beim Eintreffen der Postautokurse zu vermeiden, muss die Kapazität der Seilbahn grösser gewählt werden, als rein von der Nachfrage her nötig wäre.

Kosten

Die Investitionskosten für die Seilbahnanlage belaufen sich auf 42 bis 67 Mio. CHF. Aufgrund des günstigeren Betriebs von Seilbahnen gegenüber Buslinien würden die reinen Betriebskosten des

Gesamtangebots gegenüber dem heutigen System um gut 1 Mio. CHF pro Jahr sinken. Werden die Investitionskosten auf 30 Jahre verzinst und zu den jährlichen Aufwendungen addiert, belaufen sich die jährlichen Mehrkosten auf ca. 2 Mio. CHF.

Chancen/Risiken

Ein attraktives Angebot, welches auch bei einer zukünftigen Steigerung der Nachfrage nicht an seine Kapazitätsgrenzen stösst, ist mit einer Seilbahn machbar. Die beiden betroffenen Gemeinden Bern und Bremgarten könnten hinsichtlich ökologischen und innovativen Verkehrsangeboten eine Vorreiterrolle übernehmen.

Ein Risiko besteht darin, dass Bremgarten für die Passagiere aus den Postautolinien zu einem Durchleitungskorridor wird, was überhaupt nicht der heutigen Raumnutzungsstruktur entspricht. Widerstand aus der Bevölkerung könnte deshalb auftreten. Ebenso problematisch könnten politische Anliegen und Anliegen des Heimat- und Ortsbildschutzes sein, welche in der Studie nicht berücksichtigt wurden.

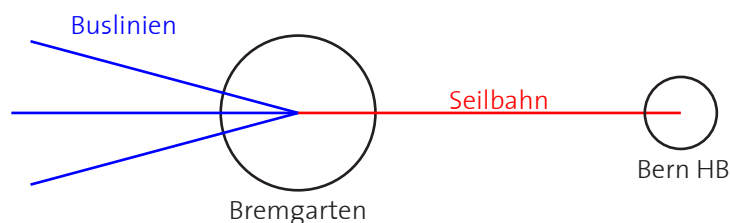


Abbildung: Angebot schematisch

Beitrag IVT

Variantenstudium, Angebotsplanung, Kostenschätzung

Kontakt

Emanuel Barth, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, ETH Zürich, 8093 Zürich, Schweiz

barth@ivt.baug.ethz.ch

www.ivt.ethz.ch

Tel. +41 44 633 26 52

Fax. +41 44 633 10 57