



# Das neue Biel: Ein städtebaulicher Kraftakt

Text: Roderick Hönig  
Fotos: Derek Li Wan Po

1



- 1 Den Strassenraum mit Licht definieren: Lampen- und Bodenlichtreihe
- 2 Keine Bäume mehr: General Guisan Platz
- 3 Ausgeräumter Zentralplatz: alte Stadtmöbel in der neuen Leere
- 4 Seitengassen: neue Fussgängerzonen

Biel hat als einzige der vier Expostädte den Rückenwind der Landesausstellung für eigene, wichtige Projekte genutzt: Elegante Plätze, Fussgängerzonen, neue Wohnquartiere und ein Zugang zum See sind entstanden. Doch Grund für diese Massnahmen war nicht nur die Expo.02 – die Weichen wurden früher gestellt. Ein Bericht über eine vergessene Stadt und über Mechanismen und Motoren einer Stadtentwicklung.

Wer in Biel vom Bahnhof Richtung Altstadt geht, der merkt sofort: Biel war einmal ganz gross. Das ebenso erhabene wie monumentale Bahnhofsquartier aus den Dreissigerjahren ist immer noch stolzer Zeuge des Aufschwungs und der Zukunftsgläubigkeit. Zusammen mit dem Stadtbaumeister Otto Schaub benutzte der sozialdemokratische Stadtpräsident Guido Müller während seiner Amtszeit von 1921 bis 1947 moderne Architektur und Städtebau als Träger politischer, sozialer und ideologischer Anliegen. «Biel, die Zukunftsstadt», hiess es in der ganzen Schweiz. Das rote Biel glaubte aber nicht nur an die Zukunft, sondern half dem Glauben kräftig nach: Die Stadt trat – zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen – auch als Investor auf und errichtete beispielsweise auf eigene Kosten die Fabrikanlage für General Motors nach den Plänen von Häfeli, Moser und Steiger. Um den Wohnbau anzukurbeln, gaben die Behörden Baugenossenschaften das Land im Baurecht und zu günstigen Konditionen ab. Auch der öffentliche Raum wurde nicht vernachlässigt: Zwischen 1923 und 1943 entstand so das Art- déco-angehauchte Ensemble von Tram- und Buswartehallen von Ernst Berger und Karl von Büren. Diese eleganten Strassenmöbel wie auch das Bahnhofsquartier prägen die Bieler Innenstadt noch heute. Der sozialdemokratische Wille manifestierte sich deutlich im modernen Bauen: Sonderbauvorschriften regelten jedes Detail – von der Reklame übers Vordach bis hin zum Flachdachobligatorium.

## Die Krise

In den Siebzigerjahren traf die Rezession Biel mit voller Wucht. 1975 stellte General Motors die Autoproduktion vollständig ein und vernichtete damit wichtige Arbeitsplätze. In den Achtzigerjahren kamen die Präzisionsmechanik- und Uhrenunternehmen in die Krise. Die einseitig auf Industrie ausgerichtete Stadt fiel in eine tiefe Depression und viele Brachen waren die Folge. Mehr noch: Um den Schuldenberg abzubauen, investierte die Stadt nicht mehr. Der Teufelskreis schloss sich: Biel verwaiste in weiten Teilen und fragte sich wie Winterthur, Baden oder La-Chaux-de-Fonds: Wie den Strukturwandel von der Industrie- zur Dienstleistungsstadt anpacken?

## Das Bieler Modell

Auf dem Weg zur Dienstleistungsstadt spielte, wie auch in den Dreissigerjahren, ein Politiker die Hauptrolle. 1990 wurde Hans Stöckli, 38-jährig und Sozialdemokrat, zum Stadtpräsidenten gewählt. Sein Krisenprogramm war ein Widerspruch und hiess «Sparen und investieren!». In den folgenden Jahren steigerte Biel das Bruttosozialprodukt durch Ausgaben aus dem eigenen Sack und setzte damit den Stadtmotor wieder in Bewegung: 15 Millionen →

→ Franken investierten die Behörden jährlich in öffentliche Infrastruktur. Gleichzeitig begannen Marketingspezialisten ein neues Selbstverständnis zu entwickeln: Die «Uhrenmetropole» profilierte sich auch als «Stadt der Kommunikation». Die Swatch Group ist zwar immer noch einer der wichtigsten Arbeitgeber der Stadt, doch zusätzlich konnte Biel Unternehmen wie Orange, Sunrise, SSR SRG idée suisse oder das Bundesamt für Kommunikation für sich gewinnen. Nach dem Vorbild aus den Dreissigerjahren wurde auch die aktive Landerwerbspolitik wieder aufgenommen: Heute gehören ein Viertel des überbaubaren Gemeindegebietes der Stadt. Die Stadt gibt Land oft im Bau-recht ab, räumt sich so ein Mitspracherecht ein und hat damit die Möglichkeit, gutes Bauen zu fördern.

### Expo.02 und andere Rückenwinde

Die vielen Investitionen hätte Biel nicht so zügig realisiert, wären da nicht die Autobahn, die Maus Frères, die Expo.02 und eine Wohnbaustudie von Wüest und Partner gewesen. Denn Auslöser für das Aufpolieren der Innenstadt war nicht die Expo.02, sondern der Bau des Grossmarktes der Maus Frères in der Gewerbezone Bözingenfeld. Die Behörden sahen Aufträge in Millionenhöhe winken, aber auch das Volk war einverstanden: 1996 stimmten rund 3000 Bürger gegen und 7300 für den Verkauf des Grundstücks. Am künftigen Autobahnkreuz Solothurn-Neuenburg und Jura-Bern entstand also ein riesiges Einkaufszentrum. Unter dem Druck der Innenstadt-Gewerbler realisierte die Stadt im Ge-

genzug eine Fussgänger-Einkaufsmeile zwischen Bahnhof und Altstadt. Das Projekt «Attraktivierung Bieler Innenstadt» umfasste unter anderem eine verkehrsfreie Nidau-gasse, Parkhäuser, das Aufpolieren der vorhandenen Bau-substanz, die Renovation des Kongresshauses von Max Schlup sowie das Auffüllen von Baulücken.

### 150 Millionen für das neue Biel

Und die Expo.02? Der Katalysator Landesausstellung gab dem Projekt Attraktivierung Innenstadt neue Kraft und schlug den Takt für den strammen Terminplan. Die Geschäftstüchtigkeit war gross: Auf die Ausstellung hin wurden mehr als dreissig private oder von der öffentlichen Hand realisierte Projekte eingeweiht. Insgesamt hat Biel rund 150 Millionen in die Erneuerung der Stadt investiert. Die SBB bauten wegen der Landesausstellung zudem die Jura-Südfuss-Strecke schneller aus und öffneten zusammen mit der Stadt die Bahnhofsunterführung hin zum See. Biel erhielt endlich einen richtigen Zugang zum See. Doch nicht nur im Gewerbe und Verkehr, auch im Wohnbau erkannte Biel seinen Nachholbedarf: Die 1999 von Wüest und Partner verfasste Analyse der Wohnverhältnisse brachte grosse Defizite zu Tage. Die Studie resultierte in der neuen städtischen Geschäftsstelle «Wohnen in Biel» und im Postulat, innert zehn Jahren 5000 neue grosse Wohnungen zu bauen. Der erste Schritt in Richtung neues Biel war ein weiterer Brückenschlag über den Schüsskanal. Der Fluss trennt den nördlichen vom südlichen Stadtteil. Denn ohne



1



2

1 Signaletik: Nicht nur die Stadträume wurden herausgeputzt, auch der Auftritt des öffentlichen Verkehrs erfuh ein Redesign.

2 Vom Brachland zum Stadtplatz: Der neue Robert-Walser-Platz ist der Empfangsalon des zukünftigen Bahnhofsquartiers.

3 Der Zentralplatz ist das Gelenk der neuen Achse Bahnhof-Altstadt: Der urbane Stadtraum wirkt durch seine Grosszügigkeit. Prägende Stadtmöbel wurden neu platziert.



3

die Gartenstrassebrücke wäre eine auto- und busfreie Nidaugasse und damit auch die Konsummeile undenkbar gewesen. Im Herbst 1996 wurde ein Wettbewerb in zwei Teilen ausgeschrieben: Der erste Teil umfasste das Gebiet von der Altstadt bis zum Zentralplatz, der zweite das Gebiet vom Zentralplatz bis zum Bahnhof. Im Siegerprojekt (Nuits blanches) (Bauzeit Architekten, Atelier Oi, Arge Binggeli/Woeren, Rudolf Keller, ICE, Walter Rey und Atelier Yann Kersaté) ist die Beleuchtung das augenfälligste Gestaltungselement. Die Gestalter setzen die filigranen Streuscheinwerfer von Renzo Piano immer im gleichen Abstand entlang der Strasse aneinander – unabhängig der dahinter liegenden Gebäude oder Querstrassen. So entsteht tagsüber wie auch nachts ein eigenständiges Bild des Strassenzuges. Zweites Gestaltungsmerkmal sind in den Boden eingelegte Granitreifen, welche die angrenzenden Strassenräume und Plätze bestimmen. Die neue Gestaltung klärt den Raum: Die Achse Bahnhof-Altstadt wird nachts und im Bieler Nebel zum Boulevard des Lichts, die gemeinsame Sprache der Gestaltungselemente macht aus den drei bis anhin nicht zwingend zusammengehörenden Strassen auch tagsüber eine Einkaufsmeile.

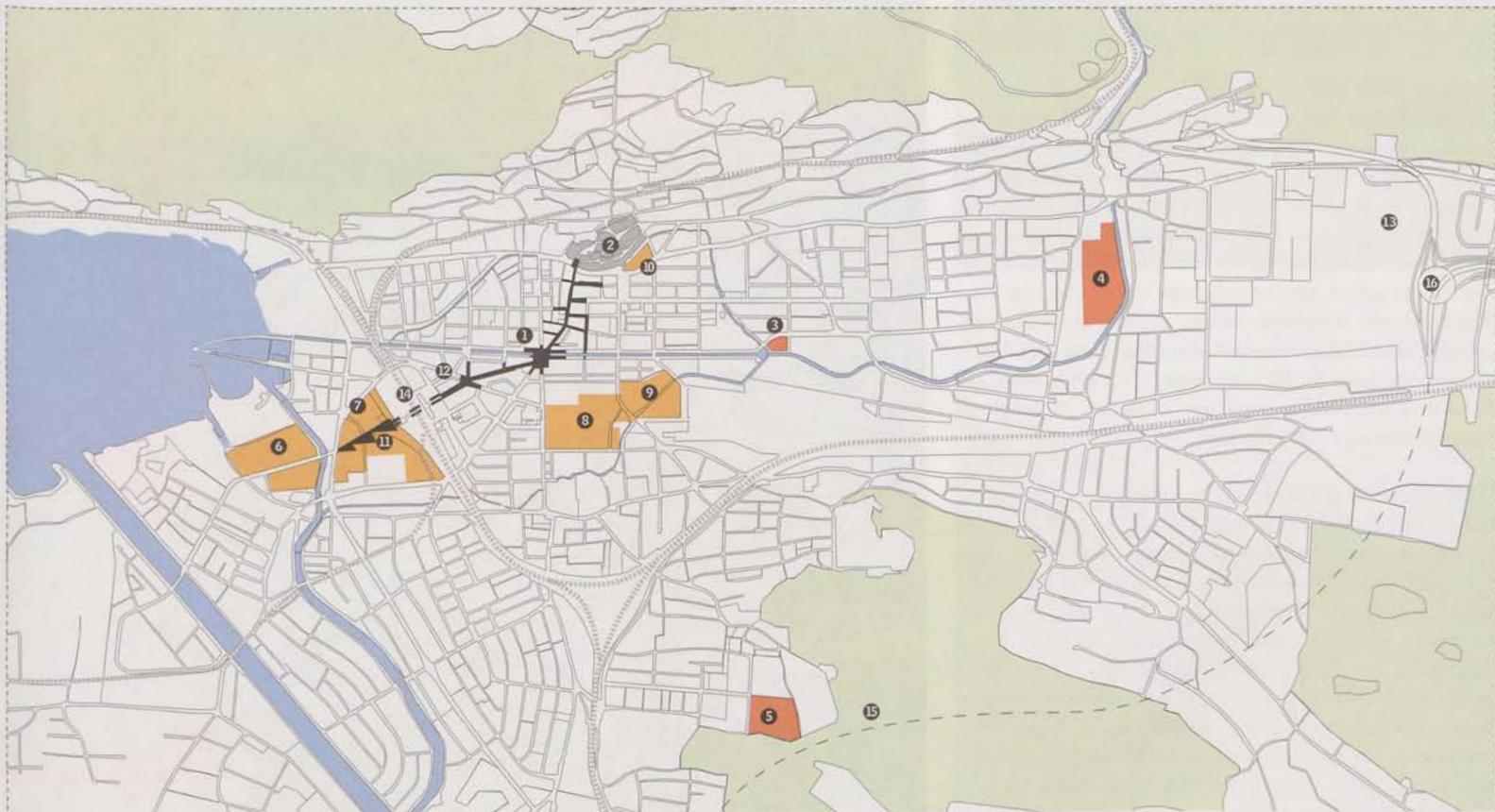
## Der Zentralplatz

Das eigentliche Kernstück und Gelenk der neuen Achse ist der Zentralplatz. Er wurde in einer separaten Studie ausgeschrieben. Das Gewinnerprojekt von Stéphane de Montmolin, Brigitte Widmer und Jan Gebert zusammen

mit dem Landschaftsarchitekten Rainer Zulauf sah vor, den Platz völlig zu leeren und die Bushaltestellen in die angrenzenden Strassen zu verlegen. Den Platz möbliert das Team einzig mit einigen grossen Bäumen sowie einem Licht- und Wasserspiel über dem Schüsskanal. Doch der Entwurf hielt der ersten Kostensparrunde sowie diversen Rekursen nicht stand. Deshalb ist vom Siegerprojekt nicht mehr viel zu sehen. Geblieben ist nicht einmal die Leere. Heute zieren ein Brunnen aus dem Archiv der Denkmalpflege, der elegante Tramunterstand, Pilz genannt, inklusive Kandelaber aus den Zwanzigerjahren sowie vier hohe Lichtmasten den Platz. Auch die quadratischen Bodenplatten, welche den Platz grossflächig gestalten sollten, gibt es nicht mehr. Nun liegt ein nahezu quadratisches gelbes Asphaltfeld auf dem Platz. Trotz aller gestalterischer Abstriche kann man sagen, dass der neue Zentralplatz den Esprit des neuen Biel – Weite und Grosszügigkeit – verkörpert. Und seinem Namen wird der Platz gerecht, indem er als zentrales Element der Achse Altstadt-Bahnhof die beiden Stadthälften wieder zusammenführt.

## Öffnung zum See

Doch das neue Biel hört nicht am Bahnhofplatz auf. Die Stadt hat die Planungsdimensionen der Landesausstellung aufgenommen und die Erneuerung der Achse Altstadt-Bahnhof nicht nur als eine innerstädtische Gewerbezonenaufwertung gelesen: Die frisch gebaute Bahnhofspassage verlängert die Konsummeile über den Bahnhof hinaus. →



- |                 |                        |                     |
|-----------------|------------------------|---------------------|
| 1 Zentralplatz  | 7 Masterplangebiet     | 12 G. Guisan Platz  |
| 2 Altstadt      | 8 Gaswerkareal         | 13 Bözingenfeld     |
| 3 Hauserareal   | 9 ERE-Areal            | 14 Bahnhof          |
| 4 Renferareal   | 10 Gassmannareal       | 15 Ostast Umfahrung |
| 5 Madretschried | 11 Robert-Walser-Platz | Biel (geplant)      |
| 6 Expo+-Gebiet  |                        | 16 Autobahnkreisel  |