

# DIE PLANUNG FÜRS JENSEITS

# Die Stadt will an den See. Der erste Schritt

## Überwand den Bahndamm. Die Innenstadt wurde attraktiviert und die Expo.02 beschleunigte die Planung und Realisierung.

**Texte: Benedikt Loderer, Foto: Peter Samuel Jaggi**  
Vor rund fünfzehn Jahren setzte Biel zum Doppelsprung an: Die triste Innenstadt sollte attraktiver werden und das Gebiet hinter dem Bahnhof den Expo-Schwung nutzen und zu einem neuen Quartier umgebaut werden. Dazu diente der Masterplan «Biel-Bienne». Er war kein die ganze Stadt behandelndes Werk, wie der Name vermuten liesse, sondern die Planung für das Jenseits. Das Gebiet nämlich, das jenseits und hinter dem Bahnhof Biel liegt, das rund 25 Hektaren gross und damals durch den Bahndamm und durch die Gleisanlagen des Bahnhofs von der Innenstadt abgeschnitten war.

Doch die Autobahn (siehe Seite 50, die Expo.01 (später Expo.02) und der Vollknoten der Bahn 2000 setzten die Planer in Trab. Zudem war hier einer der wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte (ESP) des Kantons Bern festgelegt worden. Es war abzusehen, dass der Masterplan vor einer glänzenden Zukunft stehen würde, obwohl 1996, als er veröffentlicht wurde, die Konjunktur lahmte. 1500 Einwohner und 3500 Arbeitsplätze sollen das neue Quartier besiedeln. Die Bruttogeschossfläche verdoppelte sich auf 228 000 Quadratmeter, der Wohnanteil sollte 30 Prozent betragen und die Verkaufsflächen rund 25 Prozent.

**DIE UNTERFÜHRUNG** Das Schlüsselement in der Planung war die Verlängerung der Bahnhofspassage. Das Masterplangebiet erhielt damit endlich eine direkte Verbindung zur Innenstadt. Die Honorar-Submission gewann das Büro B+S Ingenieure in Biel. Kistler Vogt wurden «für die Bearbeitung bzw. Beurteilung der gestalterischen Belange» ausgewählt. Am 19. Mai 2001 wurde die Passage eingeweiht.

Mit der Autobahn hatten die Planer damals keine grundsätzlichen Schwierigkeiten. Es gab bereits ein generelles Projekt für eine vierspurige, unterirdische Führung. «Die Linienführung der N5 wird in enger Zusammenarbeit mit dem Masterplan in mehreren Schritten optimiert.» Wichtig schien 1996 vor allem, dass es mit der Realisierung der Autobahn rasch vorwärts ging. Das neue Stellwerk war schon im Bau, Rampen zum Perron ersetzten im Bahnhof bereits auf der einen Seite die einstigen Treppen, neue Wartehallen standen auf den Bahnsteigen, für die Bahn 2000 war man gerüstet. Die Biel-Täuffelen-Ins-Bahn (BTI) war mit der Situation zufrieden: «Der Gemeinderat

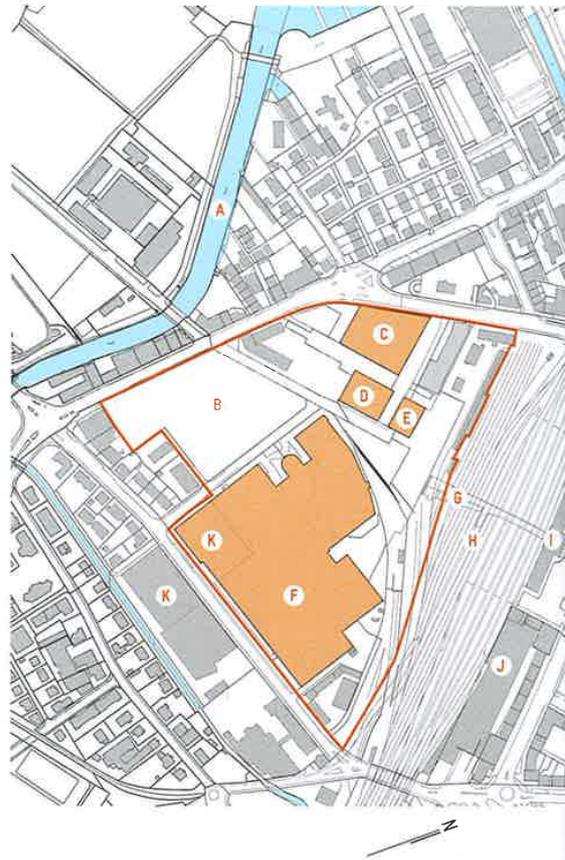
der Stadt Biel hat im Juni 1994 beschlossen, das Projekt einer Verlängerung der BTI-Bahn vom Bahnhof Richtung Stadtzentrum nicht weiterzuverfolgen.» Zehn Jahre später war alles anders, siehe Seite 50.

Der Architekt Rudolf Rast machte die Probe aufs Exempel und entwickelte zwei unterschiedliche Überbauungsstudien, zu deren «zentralem stadt-räumlichen Gerüst» die Bahnhofunterführung und ein «anschliessender grosszügiger Platz» gehörten. Der spätere Walser-Platz kündigt sich an. Unter dem Bahnhofplatz war ein Parkhaus mit 400 Plätzen vorgesehen, «welches vorwiegend den Kunden und Besucherinnen der Innenstadt dienen soll». Auch das Bahnhofparking auf dem Eitgutareal taucht in der Planung auf, sein Zweck: Park+Rail. Kistler Vogt haben es 2002 gebaut. So war das Ergebnis der Masterplanung ein 1997 genehmigter Richtplan und eine umfangreiche Liste aller künftigen Hausaufgaben, von der Zonenordnung bis zu den Veloabstellplätzen.

**VON DER KRÄHE ZUM SCHWAN** Während jenseits der Bahngleise die Planung auf Hochtouren lief, döste die Innenstadt im Halbschlaf. Doch aufgeschreckt von den im Bözingenfeld geplanten Einkaufszentren fragten sich die Stadt und das Gewerbe: Was können wir gegen den Sinkflug tun? Die Detailhändler in der Innenstadt fürchteten den Abfluss der Kaufkraft. Die Antwort hiess «Attraktivitätssteigerung der Innenstadt». «Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Biel in absehbarer Zeit aus der Gruppe der Schweizer Mittelstädte (zu der auch Winterthur, Luzern und St. Gallen gehören) ausscheidet. Dies könnte eintreffen, wenn es nicht gelingt, Biel zu einem Regionalzentrum mit hochwertigen Arbeitsplätzen auszubauen.» Im März 1996 warnte die Beratungsfirma Aarproject vor dem Abstieg. Sie hatte im Auftrag der Stadt die Studie «Attraktivierung Bieler Innenstadt 1996–2001» erarbeitet. Die Defizite waren offensichtlich: Das seit Jahren geschlossene Hotel Touring de la Gare am Zentralplatz wurde nur noch von den Tauben bewohnt, am Guisan-Platz klafften anstatt des einstigen Bielerhofs und des Kinos Capitol grosse Baulücken, die Fassaden der langen Hauptachse vom Bahnhof bis zur Altstadt waren, gelinde gesagt, vernachlässigt, es gab Leerstände in guten Geschäftslagen, zusammenfassend: Biel gefiel sich selbst nicht mehr. >>

DAS GEBIET DES MASTERPLANS HINTER DEM BAHNHOF

- A\_ Nidau-Bürenkanal
- B\_ Feldschlösschen-Areal
- C\_ Residenz «Au Lac»
- D\_ Bildung Formation Biel-Bienne (Kaufmännische Berufsschule)
- E\_ Media- und Kommunikationscenter cc.ch
- F\_ Coop Centre Bahnhof, vorher GM Montagewerk
- G\_ Bahnhofspassage
- H\_ Biel-Täuffelen-Ins-Bahn BTI
- I\_ Aufnahmegebäude Bahnhof Biel
- J\_ Bahnhofparking Park+Rail
- K\_ Schule für Gestaltung





^Der Robert-Walser-Platz ist der erste Schritt Richtung See und war der Empfangssalon der Expo.02.  
Links die ehemaligen GM Montagehallen, heute Coop, in der Mitte die BFB – Bildung Formation Biel–Bienne  
(Kaufmännische Berufsschule), rechts das Medienhaus.

## 16/17 // WAS BISHER GESCHAH

» **WEG MIT DEM VERKEHR** «Die städtischen Finanzen würden eigentlich keine Projekte zur «Stadtrenovation» erlauben, wäre da nicht die bevorstehende Realisierung der Expo.01 und anderer grosser Projekte wie Renferareal, Gaswerkareal etc.», schrieben die Regionalgruppen des SIA Biel-Seeland und Biel-Jura im Mai 1996 in einer Studie. Sie stellten fest: «Der öffentliche Raum ist ein Teil des Kapitals der Stadt und gibt der Stadt ein Gesicht, welches gepflegt sein muss.» Aber wie? Die Antwort erwartete die Stadt von den Marketingleuten von Aarproject. Sie schlugen unter anderem eine durchgehende Fussgängerzone vom Bahnhof bis zur Altstadt und eine Aufwertung des Erscheinungsbilds vor.

Doch damit die Fussgängerzone möglich wurde, musste der Verkehr aus der Nidaugasse verschwinden, genauer: die Busse der Verkehrsbetriebe Biel (VB). Denn bisher hinderte das Spähen nach den leisen Bussen am gelassenen Flanieren. Mit einem neuen Betriebskonzept wurden die bisherigen Stich- zu Durchgangslinien. Das Kernstück der neuen Verkehrslösung aber war eine neue Brücke über den Schüsskanal in der Verlängerung der Gartenstrasse, die 1998 in Betrieb genommen wurde. Damit wurde die Nidaugasse verkehrsfrei. In ihrer Verlängerung, der Bahnhofstrasse, verkehren nur noch die Busse. (Das letzte Tram fuhr 1948, ab 2018 soll es wieder eines geben) siehe Seite 50. Die Verkehrsbetriebe fuhren zweimal besser: Der Betrieb wurde einfacher und die Kosten sanken.

**DREI WETTBEWERBE** Eine Fussgängerzone muss gestaltet sein. Mit drei Wettbewerben ging die Stadt ans Werk: für die Busunterstände, für den Zentralplatz und für die obere Bahnhofstrasse und die Nidaugasse. Bei den Busunterständen gewannen bauzeit architekten. Die Jury schrieb mit hörbarem Aufatmen: «Der gesamte Vorschlag besticht durch eine Frische, welche den andern Vorschlägen weitgehend fehlt.» Unterdessen sind die filigranen Unterstände gebaut und dienen als würdige Nachfolger jener aus der Zwischenkriegszeit. Dass der Zentralplatz und die beiden in ihn mündenden Strassen nicht in einem einzigen Wettbewerb zusammengefasst wurden, ist einfach zu erklären: Die Strassen gehörten dem kurz zuvor entstandenen Stadtmarketing unter der Direktion des Stadtpräsidenten, der Platz hingegen dem Baudirektor. Den Wettbewerb für den Zentralplatz gewann 1997 das Team de Montmollin/Widmer/Gebert/Zulauf/Tufo/Wyseier. Der urban geprägte Vorschlag fasste den zerrissenen Platz mit einem grossen, leeren Rechteck zusammen. Die Realisierung war dornenreich. Das Restaurant Arcade, das eine Bedürfnisanstalt über der Schüss ersetzte, musste in die Planung integriert werden. Die Denkmalpflege beharrte auf der Erhaltung des Wartehäuschens und des Brunnens. Kurz, es dauerte bis zum Frühling 2002, bis der Zent-

ralplatz fertig wurde. Gerade rechtzeitig für den neuen Baudirektor, dem die Fläche zu kahl war. Er hat sie mit grossen Blumenkübeln und zwei vierstrahligen Fontänen neben dem Brunnen bestückt. Immerhin, die hohen und eleganten Lichtmasten, die den Platz im Süden abschliessen, haben alle Widrigkeiten überstanden. Den Wettbewerb für die beiden Strassenstücke gewann das Team Nuit Blanche, das das Projekt auch ausführen konnte. Die Attraktivitätssteigerung beschränkte sich nicht nur auf die Hauptgassen, sondern griff seitlich auch in die einmündenden Nebengassen ein. So wurden unter anderem mit dem Bau des Warenhauses Manor auch die Trottoirs der Zentralstrasse verbreitert. Die Podeste in der Bahnhofstrasse sind spätere Zutaten. Auch die Stelen, die in der ganzen Stadt ein Orientierungssystem mit der genauen Zeit und Werbung für die Uhrenindustrie verbinden, kamen erst 2009 dazu. Biel war auch eine der ersten Städte im Land, die an den Haltestellen mit elektronischen Anzeigen den Fahrgästen ankündigt, wie lange sie noch auf den Bus zu warten haben. Auch die Kanalstrasse wurde kürzlich umgebaut, entstanden ist mehr Platz für die Fussgänger. Wer heute durch die Bieler Innenstadt flaniert, sagt sich: Welch ein Wandel, von der Krähe zum Schwan.

**DER BAU NACH DER EXPO** Die Stadt benutzte die Expo.01, die um ein Jahr verschoben zur Expo.02 wurde und damit der Stadt ein hochwillkommenes Zeitfenster öffnete, «zur Nutzung eines Synergiepotenzials». Gemeint sind nicht provisorische Bauten, die nach der Ausstellung wieder verschwinden sollten, sondern definitive. Es gibt drei davon: die Aufschüttung beim Kleinbootshafen, der Neubau des Kleinbootshafens und die Ersatzmassnahmen beim Erlenswäldli in der Gemeinde Ipsach. Von diesen Bauten merkten die Expo-Besucher nichts. Das von Joliat Suter und GLS sorgfältig renovierte Strandbad hingegen, das haben alle gesehen, denn es war in die Ausstellung integriert. Es ist eine Perle der Architektur, ein Werk des Stadtbauamts, genauer Ernst Bergers, 1932 als Arbeitsbeschaffungsmassnahme vom Roten Biel erstellt.

Für den Neubau der Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft (BSG) und einen Expopavillon veranstaltete die Stadt 2000 einen Wettbewerb, den Zoss Brauen Architekten aus Nidau gewannen. Noch vor der Expo baute der Verlag Gassmann, der die beiden Lokalzeitungen «Bieler Tagblatt» und «Journal du Jura» herausgibt, sein neues Medienhaus am Walser-Platz. Bart & Buchhofer aus Biel gewannen den Studienauftrag für die Gestaltung des Walser-Platzes. Nach der Expo blieb am Seeufer beim Strandboden ein Kiesplatz, der zu einem «Platz am See» umgestaltet wurde. Blieb noch das sogenannte Expo-Gelände, das auf dem Boden der Gemeinde Nidau liegt. Biel rückte in den letzten fünfzehn Jahren einen ersten Schritt näher an den See.

## EIN NEUES GESICHT ①

Zum Stichwort Attraktivitätssteigerung gehört die Verbesserung der Innenstadt. Das Rückgrat der Hauptgassen von der Altstadt bis zum Bahnhof wurde zur Fussgängerzone, die mit gestalterischen Massnahmen aufgewertet wurde. Man verbreiterte die Trottoirs, verbesserte die Beleuchtung, setzte das Grün bewusst ein und ersetzte das alte Strassenmobiliar. Der Zentralplatz wandelte sich vom Verkehrsknoten zum städtischen Raum, zu einer Begegnungszone, in der die gegenseitige Rücksichtnahme den wenigen Verkehr lenkt.

## ATTRAKTIVIERUNG DER INNENSTADT BIEL, 2002

## Bahnhofstrasse bis Nidaugasse

- > Bauherrschaft: Stadt Biel
- > Architektur/Gestaltung: bauzeit architekten, Simon Binggeli Architekten, Biel, Atelier OI, Neuenstadt
- > Verfahren: Wettbewerb auf Qualifikation
- > Anlagekosten: CHF 7,5 Mio.

## NEUGESTALTUNG ZENTRALPLATZ BIEL, 2002

- > Bauherrschaft: Stadt Biel
- > Arbeitsgemeinschaft Studienauftrag 1997: de Montmollin, Widmer, Gebert, Zulauf, Tufo, Wyseier
- > Arbeitsgemeinschaft Ausführung 2002: Stéphane de Montmollin & Brigitte Widmer; Gebert Liechti Schmid
- > Landschaftsarchitektur: Zulauf Seippel, Schweingruber
- > Bauingenieure: Mathys & Wyseier Ingenieure; Piazza Beratende Ingenieure
- > Verfahren: Studienauftrag
- > Baukosten: CHF 4,3 Mio.

## VERGLASTE NUTZUNGSSCHICHTEN ②

An der Stelle eines Art-déco-Stadtpalais entstand der Glaskubus eines Warenhauses, das den Strassenblock schliesst. Tiefgarage, Verkaufsgeschosse, Büros und Wohnungen sind übereinandergeschichtet, Nutzungsschicht ist das Schlüsselwort, es gibt kaum Raum. Immerhin bietet im dritten Obergeschoss ein Dachgarten eine Grüninsel an. Die glatte Glasfassade packt das Gebäude hermetisch ein, doch sind die Stockwerke ablesbar. Die Rücksprünge ab dem dritten Obergeschoss machen Platz für die Aussenräume der Wohnungen. Die Ecke zur Zentralstrasse betont den Eingang und fasst den Baublock. Ein Gebäude der kommerziellen Vernunft.

## WARENHAUS MANOR, 2008

## Zentralstrasse 40

- > Bauherrschaft: Manor AG, Basel
- > Architektur: Gebert Architekten (Planung); Strässler + Storck (Ausführung)
- > Verfahren: beschränkter Wettbewerb
- > Baukosten (BKP 2): CHF 50 Mio.
- > Baukosten (BKP 2/m<sup>3</sup>): CHF 570.-



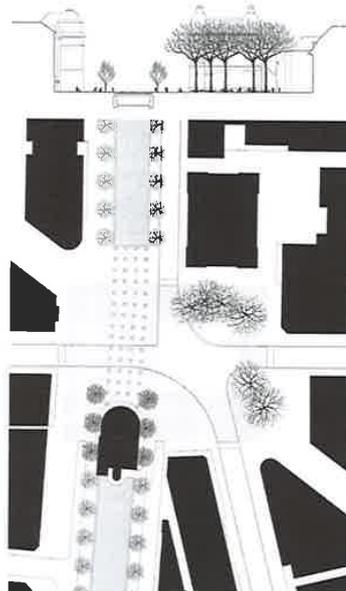
^1\_Blick vom Volkshaus in die obere Bahnhofstrasse. Wer die Stadt verbessern will, muss dies vor allem nachts tun. Foto: Yves André



<1\_Die 12 Meter hohe Lichttraube von Santa & Cole setzt den Schlusspunkt der Lichterkette vom Bahnhof bis zur Altstadt.



^1\_Von den filigranen Warthäuschen von bauzeit architekten steht eines an der Haltestelle Guisan-Platz in der Bahnhofstrasse.



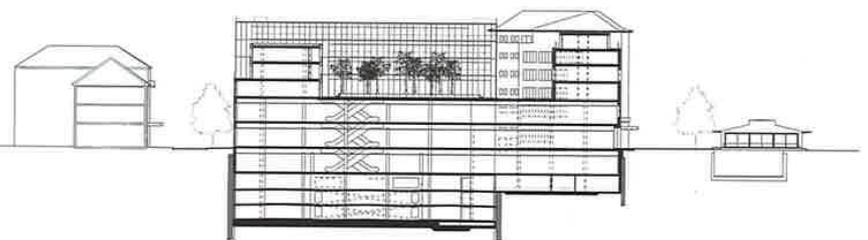
^1\_Zentralplatz-Wettbewerb 1997. Ein Band von Lichtpunkten markiert den Verlauf der Schüss, zwei Baumgruppen, sonst leer.



^1\_Zentralplatz 2002. Vier hohe Lichtsäulen stehen am Rand, der Tramunterstand wartet auf eine Aufgabe, der Brunnen wurde verschoben.



^2\_Das Warenhaus Manor an der Zentralstrasse. Die schimmernde Glasfassade gibt wenig preis von dem, was im Innern geschieht.



^2\_Der Schnitt parallel zur Zentralstrasse zeigt den Schichtaufbau des Warenhauses, den Dachgarten und die unterschiedlichen Geschosshöhen.