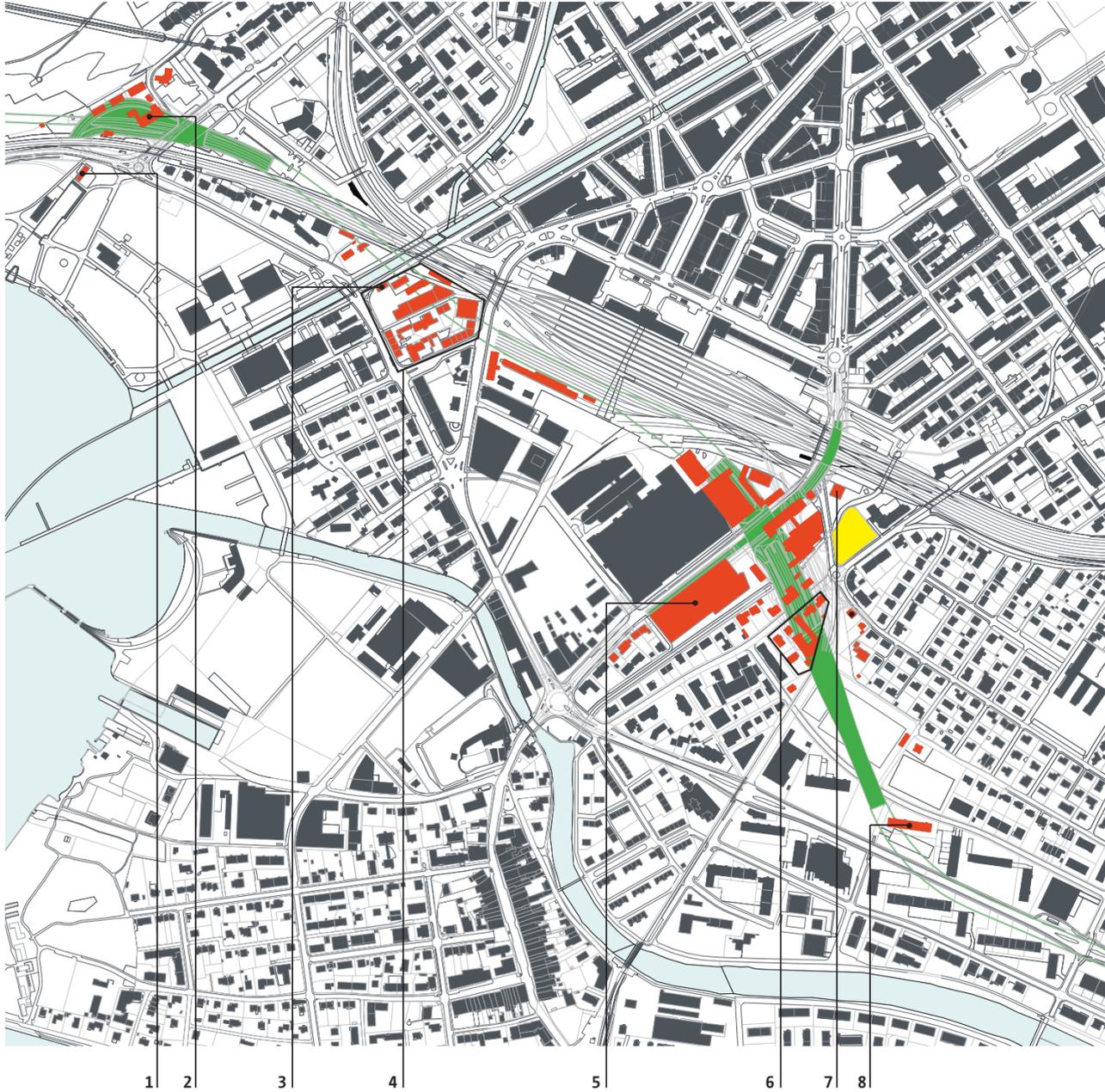


Welche Häuser sind verurteilt?

Biel Heute ist der Westast noch ein Plan, Linien auf Papier. Rote Flecken zeigen die Häuser, die abgerissen werden. Wie sieht es im Gelände aus? Eine Stadtwanderung auf der Abbruchspur zeigt: Selbst die Aristokratie muss der Autobahn weichen.



Grafik: westastsonicht.ch



8 Bielstrasse 28-34 Bilder: Sarah Bittel



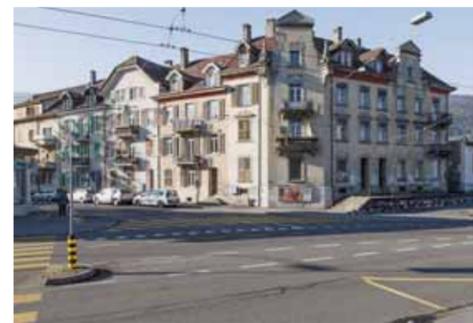
1 Neuenburgstrasse 168



2 Seevorstadt 5-7



3 Unterer Quai 30



4 Aarbergstrasse 83-85 und Badhausstrasse 43-49

Benedikt Loderer

Der Westast, die Autobahnverbindung zwischen Brüggmoos und Seefels, kommt. Es dauert zwar noch fast 20 Jahre bis zur Eröffnung, doch die Planungsmaschine läuft auf Hochtouren. Der Bundesrat hat das generelle Projekt genehmigt, damit ist klar, was auf Biel zukommt. Wo die Autobahn durchführt, zeigt der obige Plan. Neu ist daran nichts, das BT berichtete über das Projekt mehrmals. Der Bau der Autobahn ist ein gewaltiger Eingriff in die bestehende Stadt, es ist keine Umfahrung, sondern ein Durchbohren, getreu dem eidgenössischen Grundsatz: Wenn wir ein Problem nicht lösen können, können wir es immer noch vergraben. Das Geld dafür haben wir. Interessant aber sind die roten Flecken auf dem Stadtplan. Das sind die Häuser, die abgerissen werden. Im Ausführungsprojekt vom 30. Juni 2015 sind sie so eingetragen. Was auf dem Plan ein rotes Rechteck ist, ist in Wirklichkeit ein Haus, worin jemand wohnt oder arbeitet. Der Stadtwanderer hat die Strecke abgeschnitten und einige davon herausgepickt. Es sind kaum historisch wertvolle Gebäude darunter, es ist bloss ein Stück Stadt, genauer, Lebensraum.

Das Hexenhüslü Neuenburgerstr. 168

In einem Film könnte die Bootsvermietung Neptun das Lebkuchenhaus in Hänsel und Gretel spielen. Allerdings müsste der Signalmast neben dem Haus zuerst weggeräumt werden. Über dem gemauerten Sockel folgt ein Dachgeschoss aus sichtbarem Fachwerk, eine Bautechnik, die immer Ursprung verkörpert. Das steile Satteldach stammt von einer Kinderzeichnung. Macht Frau Holle die blauen Klappäden auf, können wir uns auf Schnee freuen. Zusammenfassend: Ein Hexenhüslü, das uns anheimelt. Doch die Autobahn kennt keine Gefühle, noch weniger Sentimentalitäten. Sie fährt durchs romantische Bild und lässt den Halbanschluss Seevorstadt zurück.

Das Erhaltenswerte Seevorstadt 5 – 7

Man sieht es dem Haus nicht mehr an, aber es war einst das Gasthaus zum Schiff. Jakob Römer baute es 1814 und fügte mehrere Badstuben an. Einer seiner Nachkommen, Wilhelm Römer, Papa Guillaume genannt, errichtete über dem Badhaus eine Aufstockung. Das Gasthaus wurde 1894 geschlossen. Die Nähte der verschiedenen An- und Umbauten, die seither entstanden sind, sind dem Haus noch deutlich anzusehen. Das städtische Denkmalinventar gibt dem Haus die Note erhaltenswert, doch die Interessenabwägung ist eindeutig: Eine Autobahn ist von nationalem Interesse, dagegen ist kein lokales Kraut gewachsen.

Das Landhaus Unterer Quai 30

Die Gebrüder Bernasconi bauten für die Firma Bühler & Co dieses Mehrfamilienhaus. Im Halbkeller befanden sich fünf Büros des Baugeschäfts, im Erdgeschoss eine 4- und eine 5-Zimmerwohnung, die 7-Zimmerwohnung des Baumeisters lag im ersten Stock, unter dem Dach waren noch vier Bedienstetenzimmer. Hinter dem Haus befand sich der Werkhof. Die Wetterfahne auf dem Dach zeigt das Familienwappen und das Entstehungsjahr: 1953. Das Haus erinnert an eine Campagne der Berner Aristokratie. Das liegt an den raumhohen französischen Fenstern, aber vor allem am Walmdach. Das adelt. Doch auch die Aristokratie muss der Autobahn weichen.

Ein Quartier – Platz für den Bauplatz

Das Geviert eingefasst von der Aarberger-, Badhaus-, Ländtestrasse und dem Bahndamm wird vollständig abgerissen. Der Tunnelbau braucht einen Installationsplatz. So hatte das Hans Bösiiger nicht gemeint, als er «auf eigene Rechnung» 1902 die Ecke eines Blockrands mit einem Doppelmehrfamilienhaus besetzte. Doch das vom Bahndamm von der Stadt abgeschnittene Quartier entwickelte sich stockend und blieb immer ein Hinterhof der Stadt. Der wurde planlos aufgefüllt mit Fabriken wie die, worin heute das Maschinenmuseum drin ist oder Wohnhäusern, wie die Villa Kunterbunt. Preisfrage: Was entsteht hier nach dem Bau der Autobahn?

Stillstand seit acht Jahren

Bauwesen An der Alfred-Aebi-Strasse verwildert eine Baustelle zunehmend. Der Eigentümer der Parzelle will konkrete Informationen zum Westast-Anschluss, bevor er weiterbaut.

Über das Lüftungsgitter der Tiefgarage wächst Efeu. Hohes Gras bewegt sich im Wind. In der zugesperrten Einfahrt liegen verdorrte Blätter. Kurz: Der brachliegenden Fläche an der Alfred-Aebi-Strasse in Biel sieht man an, dass hier schon länger niemand mehr am Werk war.

Die betroffene Parzelle unweit des Bieler Bahnhofs liegt mitten im Planungssperimeter des A5-Westastes (siehe gelbe Fläche auf dem Plan links). Direkt vor dem Gelände soll dereinst der Anschluss Bienne Centre entstehen, mit Autobahn, Anschlusskreisel und Rampen, die ins städtische Strassennetz führen. Ein bedeutender Eingriff ins Stadtbild.

Noch bevor all diese Pläne bekannt waren, startete an der Alfred-Aebi-Strasse 47 bis 51 ein Bauprojekt. Der Eigentümer der Parzelle 5376, Daniele De Falcis, wollte hier zwei Mehrfamilienhäuser und ein Bürogebäude bauen. Kaum war die Tiefgarage fertiggestellt, kamen ihm die angepassten Pläne für die Autobahn in die Quere.

Ungedeckte Autobahn

Ursprünglicher Wunsch einer Arbeitsgruppe unter der Leitung des damaligen Bieler Stadtpräsidenten Hans Stöckli war es, die Autobahn an dieser Stelle zu decken und somit die Umgebung nicht durch Lärmemissionen zu beeinträchtigen. Die Ergebnisse einer Testplanung durch Bund und Kanton ergaben jedoch, dass eine vollständige Überdeckung der Autobahn im Bereich Bienne Centre nicht sinnvoll wäre.

Hinzu kam unter anderem eine neue Richtlinie vom Bundesamt für Strassen (Astra), die es nicht erlaubt, Tunnelfahrten und -ausfahrten gänzlich zu decken. Es muss neu eine mindestens 200 Meter lange Öffnung eingeplant werden.

«Wir hatten folglich zwei Möglichkeiten», erklärt Jean-Pierre Zürcher, Abteilungsleiter Nationalstrassenbau des Tiefbauamtes des Kantons Bern. «Entweder wir verzichten auf den Anschluss Bienne Centre oder wir bauen eine 200 Meter lange Öffnung ein.»

Die Projektierungsgruppe entschied sich für Letzteres. Unter diesem Entscheid leidet nun Daniele De Falcis, denn er hatte auf die überdachte Variante gehofft. «Dieser Entscheid hat mein ganzes Projekt auf den Kopf gestellt.» Seine ursprüngliche Idee, auf der Parzelle Wohnungen zu bauen, falle nun wohl ins Wasser. «Es will schliesslich niemand direkt neben einer offenen Autobahn wohnen», sagt er.

Lange Geduldprobe

Das generelle Projekt zum Westast wurde zwar mittlerweile vom Bundesrat genehmigt. Die definitiven Pläne zu Bienne Centre sind jedoch noch in Bearbeitung. Jean-Pierre Zürcher rechnet damit, dass es bis im Sommer mehr Informationen zum Projekt gibt.

Bis dahin müssen noch mehrere Dossiers bearbeitet werden,

darunter ein Umweltverträglichkeitsbericht mit Angaben zum erwarteten Lärmpegel, Landerwerbspläne sowie das eigentliche Ausführungsprojekt. Bevor dann die Dossiers öffentlich aufgelegt werden, muss auch noch das Astra grünes Licht geben.

Zürcher rät daher dem Besitzer der Parzelle, bis im Sommer abzuwarten. Derselben Meinung ist Florence Schmolli, Abteilungsleiterin der Bieler Stadtplanung. «Es macht am meisten Sinn, wenn der betroffene Grundeigentümer jetzt einfach abwartet.»

Für De Falcis nichts Neues. «Es hat schon mehrere Male geheißen, dass ich Geduld haben soll.» Diese wird arg strapaziert, bereits seit 2008 sind alle laufenden Arbeiten gestoppt. «Es ist eine sehr komplizierte Situation, ich komme momentan weder vor- noch rückwärts», sagt De Falcis.

Für ihn ist klar, dass er sich weiterhin an die Empfehlung zum Baustopp hält. Es sei besser, mit den Behörden zusammenzuarbeiten. Auch mache es für ihn keinen Sinn zu bauen, ohne Gewissheit über die Zukunft des Areals zu haben. «Ich werde meine Pläne der neuen Situation anpassen müssen», so De Falcis.

Die Baubewilligung für das Projekt an der Alfred-Aebi-Strasse ist mittlerweile abgelaufen. Sie ist jeweils drei Jahre lang gültig und kann anschliessend um zwei Jahre verlängert werden.

Wie Florence Schmolli sagt, wurde die Baubewilligung im Jahr 2011 zum letzten Mal verlängert. Dies geschieht jeweils auf Anfrage des Grundeigentümers. «Möchte er weiterbauen, muss der Bauherr eine neue Baubewilligung einholen», so Schmolli. Dann müsste auch das Bauprojekt von Neuem untersucht werden. Was durchaus Sinn macht: «Die Rahmenbedingungen dieses Standortes haben sich in den letzten 15 Jahren geändert», sagt Schmolli.

Finanzielle Last

Neben dem zu erwartenden Lärm bedrohen weitere Schwierigkeiten das Bauprojekt. So wurde De Falcis mitgeteilt, dass die Madretsch-Schüss, die neben seinem Gelände verläuft, eventuell umgeleitet wird. «Es hat geheißen, dass dafür meine Parzelle genutzt wird. Dann müsste ich die Garage wieder abreißen.»

Ausserdem wird es um das Gebiet jahrelang eine riesige Baustelle geben. Der Baubeginn des Westastes wird aktuell mit circa 2020 angegeben, die Inbetriebnahme mit 2030. «Kein Mensch will so lange neben einer lärmigen Baustelle wohnen», befürchtet De Falcis. Er kann sich daher vorstellen, statt Wohnungen nur Büros zu bauen.

Der Eigentümer der brachliegenden Parzelle legt Wert darauf, dass dies nur provisorische Annahmen und Ideen sind. Er wisse nicht mehr als noch vor ein paar Jahren. Wenn er könnte, würde Daniele De Falcis gerne weiterbauen. Denn der lange Stillstand seines Bauprojekts bedeute für ihn auch eine finanzielle Belastung. «Da ist ein grosses Kapital blockiert», sagt er.

Dem A5-Projekt steht De Falcis trotzdem positiv gegenüber: «Wenn diese Autobahn nicht gebaut würde, wäre das eine Katastrophe für das verkehrslastete Biel.» Carmen Stalder



5 Salzhausstrasse 18



6 Gurnigelstrasse 42-52



7 Murtenstrasse 71

Das Lager Salzhausstrasse 18

Die Gebrüder Bernasconi, Giuseppe und Provino, die Erfolgsarchitekten der 50er-Jahre, bauten für die General Motors Suisse AG 1955 einen riesigen Kasten von 131 mal 54 mal 14 Metern. Oben war das Warenlager, unten die Ausstellungsräume und Weiteres, in einer Ecke ein dreigeschossiges Bürohaus. Das Gebäude hat eine abwechslungsreiche Karriere gemacht: Call Center, Briefzustellung, Postmail und später zur Hälfte Berufsbildungszentrum und Schule für Gestaltung. Der sorgfältige Umbau von 2011 kostete den Kanton 13,7 Millionen, doch sind die lokalen Investitionen nichts vor den nationalen. Der Autobahnbau kennt keine Verluste.

Die Stadt villen Gurnigelstrasse 42 – 52

Die fünf bürgerlichen Wohnhäuser wurden um 1900 für Leute mit Besitz und Bildung erbaut. Sie kommen als Villen daher, sind aber Mehrfamilienhäuser, Wohnungen für den Mittelstand. Sie wenden alle ihre Hauptfassade der Strasse zu, doch ein Vorgarten sorgt für den nötigen Abstand, denn Abstand ist Anstand. Die späteren, hier unsichtbaren, Wucherung nach hinten in die ehemaligen Gärten erzählt Bieler Industriegeschichte: Über das Verfertigen der Anbauten im Takte der Produktionssteigerung. Es ist Verdichtung «avant la lettre». Doch auch bei halbvornehmen Stadtvillen gilt: Vor der Autobahn sind alle Häuser gleich.

Das Hochhüsli Murtenstrasse 71

«Das Bauvorhaben liegt in der Projektierungszone der Nat-Str. und muss deshalb abgelehnt werden», erklärte der Stadtplaner Kuster 1961. Die Stadtbildkommission hingegen meinte: «Es besteht kein Zweifel, dass hier ein Höherbauen am Platze ist». Kuster hat es damals schon vorausgesehen: Die Strassengabel vor dem Haus wurde «tatsächlich zu einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte der Stadt». Unterdessen heisst das Vollanschluss Biel Centre und das bescheidene Hochhaus mit 44 Wohnungen des Architekten Fred Steinmann für Frau Witwe Ida Romang-Lempen wird vom Schlund des dreigeschossigen Kreisels verschlungen.

Die Scheibe Bielstrasse 28 – 34

So sah der Stolz Architekten um 1960 aus: ein Scheibenhaus! Mit vier Wohngeschossen über einem Sockel, schön waagrecht liniiert, steht die Wohnwand in einem durchfliessenden Grünraum: die Stadt im Park. Die Fassade blickt in die Zukunft, genauer, auf die Bernstrasse, auf das erste Stück Autobahn im Kanton Bern. Im überwucherten Verkehrskindergarten vor dem Haus wurden damals die Kleinen für den wachsenden Verkehr abgerichtet und die ganze Familie fuhr mit dem Käfer in den Uhrenmacherferien an die Adria. Der Autoverkehr, der damals begann, ist unterdessen zum reisenden Fluss geworden und spült 44 Wohnungen weg.