

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 33 (1943)
Heft: 11

Artikel: Lage und Verkehrsmöglichkeiten der Stadt Biel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-636570>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Lage und Verkehrsmöglichkeiten der Stadt Biel

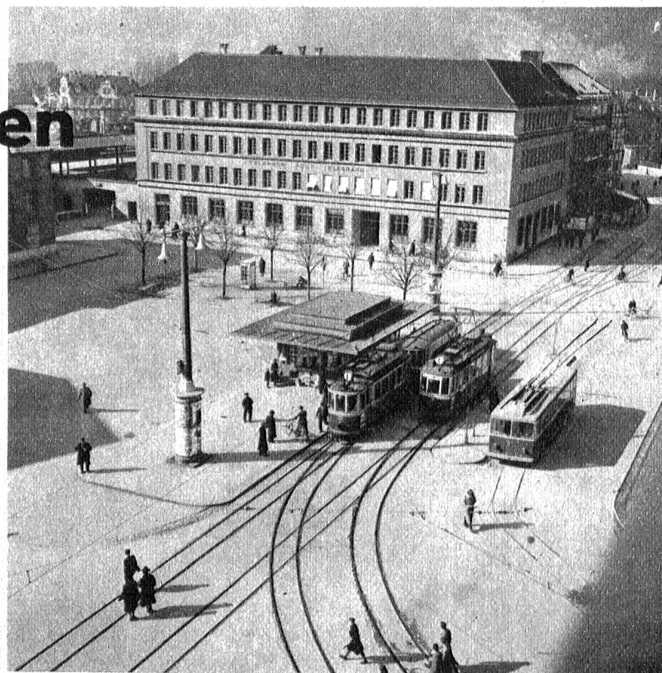
In der Mitte des grossen Jurabogens, der sich von Genf bis nach dem Kanton Zürich erstreckt, liegen die drei Jura-seen. Am östlichen untern Ende dieser weiten Wasserfläche liegt die Stadt Biel, im weiten Tale der Zihl, am Fusse des Gebirges. Grün ist das Tal, blau der See und dunkel der Rahmen, den die grossen Wälder des Juras und der Hügel um die Stadt legen. Ein mächtiger Fluss belebt das Tal, ein Wildbach durchschneidet die Juraketten in romantischen Klusen. Diese Ketten bilden nach dem Norden eine hohe Wand; nach dem Süden ist das Land offen, und über den Hügeln des bernischen Mittellandes glänzen die Spitzen des Hochgebirges vom Mont Blanc bis zum Säntis.

Die Mannigfaltigkeit der Formen, der Reichtum an Gegensätzen in der Landschaft von Biel ist im geologischen Aufbau der Gegend begründet. Zwei grosse geologische Formationen stossen hier zusammen. Gegen den See senkt sich das Kalkgebirge in steilen Hängen; den Fluten entsteigen nach Süden in welligen Linien und sanften Formen die Molassehügel. Den alten Schichten des Untergrundes aufgelagert sind die kiesigen Massen des Schuttkegels der Schüss, auf dem die Vororte Bözingen und Mett liegen, und der Tuffhügel der Römerquelle, der die Altstadt trägt.

Wenn man sagt, dass Biel auf der geographischen Breite von 47,8 Grad und 7,14 Grad östlich von Greenwich liegt, so ist damit ohne Atlas nicht viel anzufangen. Mehr schon sagt, dass Biel 21 km nördlich und 14,5 km westlich von Bern zu suchen ist, in einem schönen Tal, an einem lustigen See, wie die alten Reisenden sich ausdrückten. Es liegt auf gleicher Meereshöhe wie etwa Luzern, Winterthur, Schaffhausen oder St. Maurice auf 439 m. Auffallend nahe verläuft die französische Landesgrenze am Doubs in 22 km Distanz.

Wie nahe man zusammenwohnt mit seinen lieben Nachbarn, wie klein die Distanzen sind, mögen die folgenden Zahlen beleuchten:

Die Stadt Biel ist erreichbar von Bern in 27 Minuten, von Basel in 75 Minuten, von Zürich in 102 und von Genf in 130 Minuten. Es gab eine Zeit, da diese Zahlen noch viel



Am Bahnhofplatz, im Hintergrund das neue Gebäude der Hauptpost

kleiner waren, als auf dem Flugplatz östlich der Stadt die Maschinen des Flugdienstes landeten.

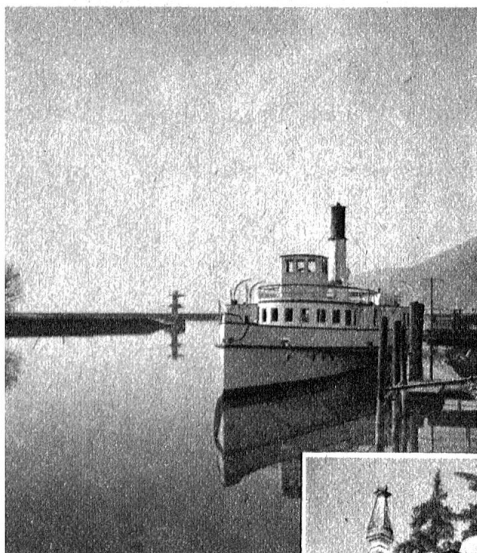
Die Bedeutung Biels als Verkehrsknotenpunkt leitet sich aus der Topographie des mittlern Teiles des Jurabogens her. Hier kreuzen sich zwei Hauptverkehrslinien, von denen die nord-südliche internationale Bedeutung hat. Dem Fusse des Juras entlang führt die Linie Westschweiz-Ostschweiz durch und von Norden kommend leitet der mittlere der verschiedenen Juradurchstiche den Verkehr aus Ostfrankreich und dem Rheinland über Biel nach dem Lötschberg und dem Simplon, nach Italien.

Dem Netz der Hauptbahnen entspricht das Netz der grossen Ueberlandstrassen, mit dem Unterschied, dass die Automobilstrasse aus dem Elsass, den alten Wegen folgend, durch die Klusen von Court, Pierre Pertuis, Rondchâtel und Taubenloch führt, die von der Bahn im Tunnel umgangen werden. Die Gründe, die den Landesherrn vor Jahrhunderten veranlasste, eine Stadt oder besser einen Stützpunkt am Ausgang der Juradurchgänge zwischen Basel und Bern zu erstellen, gelten heute noch: Es waren Wirtschafts- und Verkehrserwägungen. Die Stadt entwickelte sich rasch, solange der Verkehr sich entfalten konnte, verfiel aber der Stagnation, als politische Hemmnisse sich ihm entgegenstellten. Es blieb der neuen Zeit vorbehalten, den schon zur Zeit der Römer in Helvetien bestandenen Wegen ihre volle Bedeutung zurückzugeben.

Von den vier durch das Verkehrskreuz gebildeten Feldern lehnen sich die zwei nördlichen an das Gebirge; die Verkehrswege, die sie radial durchschneiden, haben nur lokale Bedeutung. Wichtiger sind die Ueberlandstrassen der beiden südlichen Sektoren. Eine Radialstrasse führt nach Büren und über den Bucheggberg nach dem mittleren Emmental. Im südwestlichen Feld führen Strasse und Bahn in die Gegend südlich der drei Seen, nach dem Tale der Broye, ins Uechtland und nach dem obern Genfersee.

Es ist aber nicht nur für den Fernverkehr ein Liniennetz aller Verkehrsträger ausgebaut worden, das in der Stadtmitte seinen Ursprung hat; auch für den Nahverkehr, für den innenstädtischen Verkehr ist weitgehend gesorgt. Verkehrsmittel wie Strassenbahn, Trolleybus, Autobus, Seilbahnen verbinden die verschiedenen Stadtteile miteinander, je nach der Dichtigkeit des Verkehrs diese oder jene Betriebsform wählend.

V.



Moderne Schiffe sorgen für die Verbindungen am See

Rechts: Drahtseilbahnen erleichtern den Verkehr zwischen der Stadt und den am Berg gelegenen Vororten

