NMB Nouveau Musée Bienne / Neues Museum Biel
Faubourg du Lac 52 / Seevorstadt 52
Case postale / Postfach
2501 Biel / Bienne

Pädagogisches Material

Brumm, brumm Biel – Mobilität im Erdölzeitalter

Zum Workshop «Im Schritttempo» und «Dreirad mit Segel für 6 Personen»
im Rahmen der Aktionswochen (12.10.–20.11.2026)



Ausstellungsansicht, Foto: Patrick Weyeneth

Kunst- und Kulturvermittlung
info@kulturvermittlung-biel.ch
Tel.: 032 322 24 64

www.nmbiel.ch

Inhaltsverzeichnis

Einführung 3

Die Velo-Metropole Biel 4

Die Automobil-Pionierstadt 5

Es wird eng… 6

Asphalt: die Lösung und das Problem 8

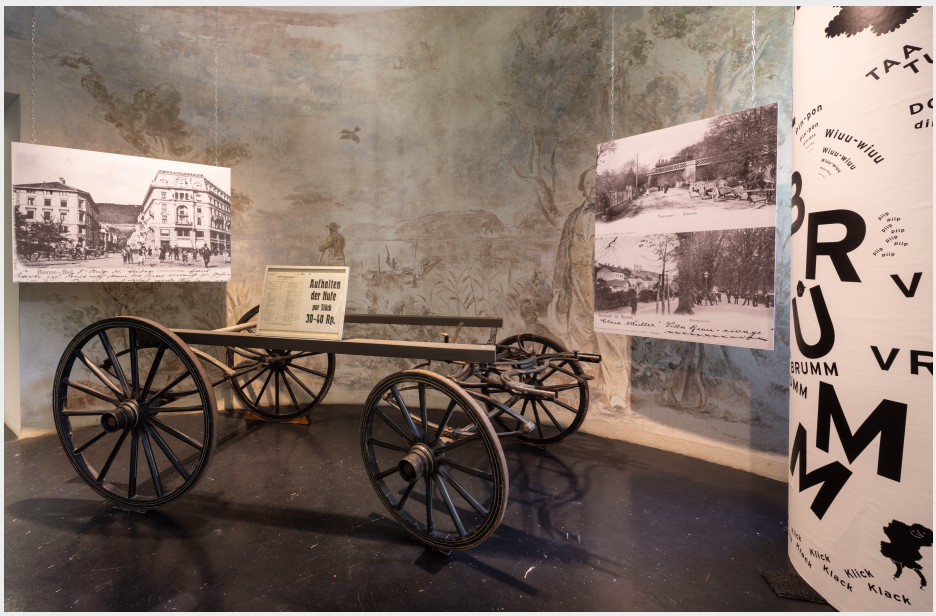
Unterwegs 9

Mobilitätslabor 9

Stadtraum und Verkehr 9

Einführung

Wir sind ständig in Bewegung. Wie wir unterwegs sind, prägt unseren Alltag und beeinflusst die Gestaltung des öffentlichen Raums. Dabei werden wir immer schneller und legen zunehmend grössere Distanzen zurück. Technologische Entwicklungen und die Verfügbarkeit von Energie verändern unsere Art der Fortbewegung grundlegend.



Ausstellungsansicht, Foto: Patrick Weyeneth

Seit dem späten 19. Jahrhundert erlebt die Welt eine beispiellose Beschleunigung. Das Fahrrad verschafft breiten Bevölkerungsschichten erstmals ein bislang unbekanntes Mass an Geschwindigkeit und Unabhängigkeit. Der Wunsch nach individueller Bewegungsfreiheit treibt im 20. Jahrhundert auch den Siegeszug des Automobils an. Erdöl als Rohstoff und Energieträger ebnet den Weg für eine Mobilitätsrevolution.

Die Geschichte des Verkehrs ist jedoch auch eine Geschichte von Krisen, Widerstand und der Suche nach Alternativen. Biel liefert dafür eindrückliche Beispiele. Mal mit dem Velo, mal mit dem Spirit of Biel-Bienne, mal mit dem Smart, mal auf der Bremse – von der Fahrradhochburg über General Motors bis zum Widerstand gegen den Westast hat die Stadt so manche Kurve genommen.

Die Velo-Metropole Biel

Dring, dring – Platz dem Fahrrad! Ab 1900 sind immer mehr Fahrräder auf den Bieler Strassen anzutreffen. Flink überholen sie Fussgänger:innen sowie Pferdewagen und lassen nur Staubwolken hinter sich. Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden sind an der Tagesordnung.



Ausstellungsansicht, Foto: Patrick Weyeneth

Das Fahrrad steigt im Laufe der ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts vom Freizeit- und Sportgerät der (vorerst männlichen) wohlhabenden Gesellschaftsschicht zum alltäglichen Fortbewegungsmittel der Arbeiterschaft auf. Mit der industriellen Produktion sinken die Preise. Die 1894 gegründete Cosmos-Fabrik gehört zu den Schweizer Pionieren der modernen industriellen Fahrradproduktion. Auf Biels Strassen rollen auch andere vor Ort produzierte Zweiräder: Zesar, Cycles Wolf, Helvetic, Bär, Walco, Bienna oder das Kinderfahrrad Rexli. Biel weist auch eine hohe Dichte an Zulieferbetrieben von Fahrradkomponenten auf.



Cosmos Kindervelo, 1970, Sammlung NMB Neues Museum Biel

Ab den 1930er-Jahren ist Biel nicht nur als Uhren-, sondern auch als Fahrradmetropole weit über die Landesgrenzen bekannt.

Die Automobil-Pionierstadt

Am 5. Februar 1936 rollt in den Bieler Fabrikhallen der General Motors ein Buick Achtzylinder vom Band. Das Auto steht für eine neue Ära in der Industrie- und Mobilitätsgeschichte Biels. Der amerikanische Automobilkonzern General Motors lässt in Biel sein Montagewerk für den Schweizer Markt errichten. Biel wird zur Automobilhauptstadt der Schweiz. 330’000 Autos der Marken Chevrolet, Buick, LaSalle, Oldsmobile, Pontiac, Cadillac, Vauxhall und Opel verlassen bis zur Schliessung 1975 die grösste Autofabrik der Schweiz.

Doch bereits im 19. Jahrhundert ist Biel Pionierstadt des Automobils. Die Gebrüder Henriod stellen 1886 eine mit Dampf angetriebene Kutsche vor, nur ein Jahr nach Gottlieb Daimlers erstem motorisierten Fahrzeug. Der Schweizer Automobilbau kann sich in der globalen Konkurrenz nicht behaupten, im Gegensatz zu spezialisierten Zuliefererbetrieben. Noch heute steckt in einem Grossteil weltweit verkaufter Autos ein Stück Biel.



Ausstellungsansicht, Foto: Patrick Weyeneth

Autos sind lange ein Luxusprodukt. Die Arbeiterschaft fährt mit dem Fahrrad oder dem Tram in die Autofabrik. 1877 führt Biel als zweite Stadt der Schweiz nach Genf einen Trambetrieb ein. Und ebenfalls als eine der ersten Städte schafft Biel das Tram wieder ab. Trams gelten als Symbol der Mobilitätsmoderne des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Das 20. Jahrhundert gehört dem Automobil.

Es wird eng…

Der öffentliche Raum und die Stadt gehören spätestens ab den 1950er-Jahren dem Auto. Alle anderen Verkehrsmittel haben sich nach den Ansprüchen des Autoverkehrs zu richten.
Der Siegeszug des Autos gerät jedoch bald an seine Grenzen. Erst bremsen Trams das Auto aus, später sorgt die wachsende Zahl von Fahrzeugen selbst für Stau und Stillstand. Das Auto wird zum Opfer seines eigenen Erfolgs. Verkehrsplaner bemühen sich, die Probleme mittels Infrastrukturausbau zu lösen: Breitere Strassen, Schnellbahnen, Parkhäuser und Autobahnanschlüsse für die Autos, Trottoirs für den Fussverkehr. Das Fahrrad bleibt in der Stadtplanung der Nachkriegszeit lange unberücksichtigt.



Ausstellungsansicht, Foto: Patrick Weyeneth

Nicht alles Geplante wird realisiert. Die Stadtautobahn über der Schüss wird genauso wenig gebaut wie eine Schwebebahn darüber oder der Autobahnanschluss im Westen. Der Widerstand gegen die Vorherrschaft des Autos wächst. Die Umweltbewegung, die Erdölkrise von 1973 und das Bewusstsein für die Endlichkeit fossiler Ressourcen erschüttern den Glauben an unbegrenztes Wachstum und dämpfen die Autoeuphorie nachhaltig.

Am Bieler Technikum forscht man derweil an der Mobilität der Zukunft. Biel mit seiner Automobilingenieurschule entwickelt sich zu einem international bedeutenden Forschungsplatz. Klein und elektrisch soll das Auto der Zukunft sein. Mit dem Solarfahrzeug Spirit of Biel-Bienne und dem Smart erregt Biel Ende des 20. Jahrhunderts grosses Aufsehen.



Ingenieurschule Biel, *Der Rennfahrer Paul Balmer mit 5 Generationen Solarmobilen der Automobilingenieurschule Biel (1985–1996),* Foto, 1996

Asphalt: die Lösung und das Problem

Asphalt revolutioniert die Fortbewegung ab 1900. Er beseitigt Staub und Schlamm von den Strassen und schafft eine ebene Fahrbahn. Fahrräder und Autos mit Reifen aus Kautschuk rollen darauf mit weniger Energieverbrauch und deutlich leiser als auf einer Schotterstrasse. Mit dem heutigen Flüsterasphalt wird die Lärmbelastung weiter reduziert.

Asphalt und Verbrennungsmotoren haben einen gemeinsamen Ursprung: Erdöl. Der in den 1870er-Jahren entwickelte petrochemische Asphalt legt den Boden für den Siegeszug des Autos im 20. Jahrhundert. Diese Entwicklung hat auch eine migrationshistorische Dimension: Ohne die «günstigen» und rechtlich diskriminierten Saisonniers wäre der rasche Ausbau des Schweizer Strassennetzes nach dem Zweiten Weltkrieg kaum möglich gewesen.

Ab den 1970er-Jahren richtet sich die Kritik nicht mehr nur gegen das Auto, sondern auch gegen die Asphaltierung von Landschaft und öffentlichem Raum. Asphalt wird zum Inbegriff der Landschaftszerstörung. Heute gilt er als eine der Hauptursachen der Bodenversiegelung und damit als Treiber von Hitzeentwicklung, Klimaerwärmung und Umweltschäden.

Unterwegs

Menschen sind auf der Strasse unterwegs, zu Fuss, auf zwei oder vier Rädern, schnell und langsam. Wer sind die Menschen, die sich durch Biel bewegen? Menschen, die sich begegnen, aber sich häufig nicht kennen?

Die Toninstallation *Prendre la route* («Unterwegs») von Laurent Güdel und Robert Torche lädt dazu ein, mit 15 unterschiedlichen Menschen durch Biel zu schreiten und in deren Klangwelten der Mobilität einzutauchen. *Prendre la route* gibt unterschiedliche Perspektiven und Wahrnehmungen des Raumes wieder und stellt einen Dialog zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden her, der in der Realität kaum stattfindet.

Mobilitätslabor

Wie sieht Biel in der Zukunft aus? Wie entwickeln sich Verkehr, Mobilitätsinfrastruktur und unsere Bewegungsgewohnheiten? Welche Fläche wird künftig dem motorisierten Verkehr zugesprochen und welche dem Langsamverkehr? Fahren bald selbstfahrende Autos durch die Stadt? Fliegen Lieferdrohnen über unsere Köpfe? Wie werden wir in Zukunft unterwegs sein?

Im Mobilitätslabor kann sich das Publikum Gedanken zur Zukunft machen und selbst den Verkehr planen. Der Raum ist eine Zusammenarbeit zwischen dem NMB und der BFH, Departement Technik und Informatik.

Stadtraum und Verkehr

Wer sich durch Biel bewegt oder etwas in der Stadt transportieren will, nutzt die dafür angelegten Wege und Strassen. Zu diesen wichtigen Bestandteilen der Verkehrsinfrastruktur zählen noch andere: Bauwerke wie Bahnhöfe, Brücken, Parkplätze oder Unterführungen; technische Anlagen wie Ladestationen oder Fussgängerampeln, und Verkehrsschilder oder Bodenmarkierungen. Unzählige kleine und grosse Eingriffe auf dem Stadtgebiet sollen den Verkehr ermöglichen, erleichtern, sichern oder regeln, ihn zugänglich machen oder verschwinden lassen. Andere widmen sich der Aufgabe, ein bestimmtes Verkehrsmittel zu produzieren, bewerben, vermieten oder verkaufen, es zu reinigen oder zu reparieren. Dabei prägen die unterschiedlichen Infrastrukturen Stadtraum und Stadtbild wesentlich mit – und hinterlassen Spuren, die heute an längst verschwundene Mobilitätsformen erinnern.