

**Benedikt Loderer**  
**Bieler Dreieck**  
**Eine kleine Geschichte der Autobahn 1953–2017**  
**Ein Zwischenbericht von Benedikt Loderer, Stadtwanderer**



**edition**  
**clandestin**

Kunstabverlag, Judith Luks  
Schützengasse 86, CH-2502 Biel/Bienne  
T: +41 32 377 21 31  
M: +41 79 382 20 32  
edition.clandestin@bluewin.ch  
www.edition-clandestin.ch  
www.facebook.com/clandestin.edition

Für Rezensionsexemplare sowie druckfähige  
Bilder kontaktieren Sie bitte direkt den Verlag.

---

### **Buchinhalt**

Die Geografie ist schuld. Sie hat die Seiten des Bieler Dreiecks in die Landschaft eingeschrieben. Heute heissen sie Juratunnel, Ostast, Westast. Am Anfang war die Aufgabe einfach. Sie hiess Stadtdurchquerung. Wie kann die Autobahn N5 quer durch Biel hindurch geführt werden? Auf Stelzen über der Schüss zum Beispiel. Doch schnell wurde das Einfache kompliziert. Warum? Wegen dem zentralistischen Föderalismus. Denn die Autobahnplanung ist keineswegs eine Ingenieuraufgabe, sondern eine politische. Es geht um Bundesgeld, viel Bundesgeld. Die richtige Lösung ist nicht jene, die das Verkehrsproblem am besten löst, sondern die, die am meisten Bundesgeld abholt. Kommt dazu, dass die Autobahn die Kaufkraft lenken muss. Ins Stadtzentrum. Darum gilt das Prinzip Express-Strasse. Sie führt die Autobahn möglichst nah ans Zentrum heran, schafft die Kunden in die Geschäfte und sorgt für hohe Umsätze. Darüber hinaus muss die Autobahn auch entlasten. Die Quartiere. Wie ein grosses Rohr saugt sie den Verkehr auf, doch leider spuckt sie ihn auch wieder aus. Des einen Entlastung ist des andern Stau. Aber nichts bringt uns zur Besinnung, denn eines ist klar: Das eidgenössische Gesamtkunstwerk Autobahnnetz darf keine Löcher haben. Wo noch eines ist, muss es gestopft werden. Eines davon klafft in Biel. Immer noch.

Diese kleine Geschichte der Autobahn beginnt 1953 und erzählt von den vielen Varianten und Umwegen, doch darunter und dahinter stecken drei grosse, entscheidende Schritte, sie heissen Nordufer, Juratunnel und Westast. Die Führung der A5 durch die Dörfer am See verhinderte jede Seelandtangente und legte die erste Dreiecksecke am Strandboden fest. Der Entscheid der Kantons den Ostast zu bauen und nicht den Juratunnel zementierte die beiden andern Ecken: Bözingenfeld und Brüggmoos. Zwar wäre ein Juratunnel klüger gewesen, der Ostast hingegen liess mehr Bundesgeld in die Kantonskasse fliessen. Darauf kommt es an. Wer den Ostast baut, muss auch den Westast verwirklichen. Das Netz will es. Allerdings fragt man sich heute: Welchen Westast? Den offiziellen mit zwei Anschlüssen oder den Alternativvorschlag ohne? Wahrscheinlich 2053 werden wir es wissen. Nach einem Jahrhundert.

---

### **Biografische Angaben**

Benedikt Loderer, 1945, lernte Hochbauzeichner, studierte Architektur an der ETHZ, war Hochschulassistent, angestellter Architekt, Stückeschreiber für Radio und Fernsehen, Architekturkritiker, Gründer der Zeitschrift Hochparterre, deren Chefredaktor er wurde, er pensionierte sich und ist heute freier Schreiber und Stadtwanderer.

---

### **Kurzanfragen zum Buch**

2019

Benedikt Loderer (Autor), Westast so Nicht (Hrsg.)

Das Bieler Dreieck. Eine kleine Geschichte der Autobahn 1953–2017.

Ein Zwischenbericht von Benedikt Loderer, Stadtwanderer

Softcover gebunden, 21 x 29.7 cm, 108 Seiten, Abbildungen 4-farbig und s/w

CHF 30.– / € 26.–

ISBN 978-3-905297-30-0

