

Der Stadtwanderer hat eine Geschichte zur Bieler Autobahn geschrieben. Der grüne Stadtrat und Westastkritiker beleuchtet die vielen Varianten von 1953 bis 2017.

VON HANS-UELI AEBI

BIEL BIENNE: Warum haben Sie dieses Buch geschrieben und wie gingen Sie vor?

Benedikt Loderer: In Biel geistern zur Umfahrung respektive Querung der Stadt viele Legenden herum. Vor allem die Saga von der Seelandtangente. Wie war es wirklich? Wer plante wann was? Ich wollte meine Hausaufgaben gründlich erledigen. Rosinen picken reicht nicht, man muss auch den Teig kauen. Anders herum, ein Buch verlangt einen roten Faden. Wer es liest, will die ganze Geschichte erfahren.

Welche Quellen haben Sie benützt?

Die Bieler Autobahnplanung gebar turmhohe Aktenberge, füllte Dutzende Bundesordner. Material gibt es genug. Schwierig war die Auswahl. Ich habe mich auf offizielle Dokumente, Zeitungsausschnitte und Protokolle gestützt. Brav habe ich alle Quellen angegeben. Doch es ist nur eine kleine Geschichte, ein Zwischenbericht, die endgültige Geschichte schreibt ein Stadtwanderer der Zukunft. Wahrscheinlich nach 2053, nach der Vollendung der Bieler Autobahn.

Sie durchqueren den Variantensumpf.

Wo war er am tiefsten?

Die Autobahnplanung war in der zweiten Hälfte des 20.

Jahrhunderts überall ähnlich. Warum? Wegen des Prinzips Expressstrasse. Die Städte wollten keine Umfahrungen, sondern die Autobahn so nah am Zentrum wie möglich. Sie hofften, mit Bundesgeld ihre städtischen Verkehrsprobleme zu lösen. So auch in Biel, und daran hat sich bis heute wenig geändert, wenn man das Ausführungsprojekt zum A5-Westast betrachtet mit seinen zwei Anschlüssen mitten in der Stadt. Die vielen Varianten waren Versuche, einen Weg durch die bestehende Stadt zu finden. Die klügste Lösung wäre der Juratunnel gewesen. Diese aber hat der Kanton beerdigt, weil die Südfahrt mehr Bundesgeld brachte. Die Autobahnplanung war somit keine Ingenieursarbeit, sondern das Werk von Regierungsräten und anderen Politikern. Wer das begriffen hat, versteht, warum die Autobahn heute so ist und nicht anders.

Was hat Sie bei den Recherchen überrascht?

Die Planung des Architekten Fritz Haller von 1971. Er plante aber einen riesigen Terminal hinter dem Bahnhof. Dort sollten 10 000 Parkplätze gebaut werden. Haller hat früh begriffen: Die Kaufkraft fährt Auto, also muss man sie lenken. Mit Parkplätzen mitten in der Stadt als Antwort auf das Shopping-Center auf



PHOTO: JOEL SCHWEIZER

FÜNF FRAGEN AN .../CINQ QUESTIONS À...

Benedikt Loderer

der grünen Wiese. Damit die Leute auch weiterhin in der Stadt einkaufen. Haller hat das Prinzip Expressstrasse begriffen: Jeder Park- ist auch ein Kampfplatz.

Sie sind ein Kritiker des offiziellen Projekts für den Westast. Ist das Buch streng historisch oder eine Kampfschrift?

Beides selbstverständlich. Zudem, streng historisch im Sinne von über den Dingen schwebend-neutral gibt es nicht. Wer schreibt, wählt aus. Ich halte damit nicht hinter dem Berg. Ich erzähle, wie in mehr als 50 Jahren die Möglichkeiten schrittweise eingeeengt wurden und wir am Schluss beim Westast endeten. Die Fahrt in die Sackgasse, aus der uns nun die Tunnelbohrmaschine heraushelfen soll. ■

Benedikt Loderer: «Die klügste Lösung wäre der Juratunnel gewesen. Der Kanton hat diese aber beerdigt.»

Benedikt Loderer: «La planification du contournement n'était pas l'œuvre d'ingénieurs, mais de conseillers d'État.»

Das Bieler Dreieck.

Eine kleine Geschichte der Autobahn 1953-2017. Ein Zwischenbericht von Benedikt Loderer, Stadtwanderer, zirka 100 Seiten. Herausgeber: Komitee «Westast so nicht», edition clandestin, Biel/Bienne 2019, Preis: 30 Franken.

PAR HANS-UELI AEBI

BIEL BIENNE: Pourquoi avez-vous écrit ce livre et comment avez-vous procédé?

Benedikt Loderer: À Bienne, beaucoup de légendes circulent sur le contournement respectivement la traversée de la ville. Surtout sur la saga de la tangente par le Seeland. Qu'en était-il vraiment? Qui a planifié quoi et quand? Je voulais faire mes devoirs à fond. Picorer les raisins secs ne suffit pas, encore faut-il mastiquer la pâte. Par ailleurs, il faut un fil rouge pour écrire un livre. Toute l'histoire sera détaillée au lecteur.

Quelles ont été vos sources?

La planification de l'autoroute de contournement a engendré des montagnes de dossiers et rempli une douzaine de classeurs. Il y avait assez de matière.

Le «Stadtwanderer» (promeneur urbain) publie un récit sur le contournement de Bienne. Le conseiller de Ville (Les Verts) et opposant à l'axe Ouest y décrit les nombreuses variantes de 1953 à 2017.

La difficulté était de choisir. Je me suis concentré sur les documents officiels, les articles de presse et les procès-verbaux. J'ai sagement indiqué toutes mes sources. Pourtant, ce n'est qu'un petit bout d'histoire, un rapport intermédiaire, un promeneur urbain du futur pourra raconter l'histoire définitive. En 2053 vraisemblablement, après l'achèvement du contournement autoroutier de Bienne.

Vous passez en revue les différentes variantes. Quelles étaient les pires?

La planification des autoroutes était partout pareille lors de la deuxième moitié du 20^e siècle. Pourquoi? Selon le principe de la voie express. Les villes ne voulaient pas de contournements, mais une autoroute la plus proche possible du centre-ville. Ils espéraient résoudre leurs problèmes urbains avec l'argent de la Confédération. À Bienne aussi, et dans ce domaine, ça n'a pas beaucoup changé jusqu'à présent, quand on voit le projet d'axe Ouest par l'A5 avec deux sorties au centre de la ville. Les multiples variantes étaient des tentatives de se frayer un chemin dans la ville tel qu'elle est. La solution la plus intelligente aurait été le tunnel côté Jura. Mais le canton l'a enterrée, parce qu'un contournement par le sud apportait plus d'argent de la Confédération. La planification du contournement n'était pas l'œuvre d'ingénieurs, mais de conseillers d'État et autres

politiciens. Qui a saisi ça, comprend pourquoi l'autoroute est vue ainsi et pas autrement de nos jours.

Quelles surprises vous ont livrées vos recherches?

La planification de l'architecte Fritz Haller en 1971. Il avait prévu un énorme terminal derrière la gare, où 10 000 places de parc auraient dû être aménagées. Fritz Haller avait compris à l'avance: la force économique circule en voiture, alors il faut la canaliser. Des places de parc au centre-ville étaient la réponse pour des centres commerciaux et des espaces verts. Afin que les gens continuent de faire leurs achats en ville. L'architecte a compris le principe de la voie express: chaque parking est aussi un lieu de bataille.

Vous critiquez le projet officiel de l'axe Ouest. Votre livre est-il purement historique ou s'agit-il aussi d'un pamphlet?

Les deux, bien sûr. Par ailleurs, purement historique dans le sens de survoler les faits de manière neutre, ça n'existe pas. Celui qui écrit fait un choix. Je ne me cache pas derrière la montagne. Je raconte comment les possibilités se sont réduites comme peau de chagrin en plus de 50 ans et comment cela a finalement mené au projet d'axe Ouest. La route est un cul-de-sac dont seule une foreuse de tunnel devrait aujourd'hui nous extirper. ■