

Zeitschrift: Wohnen
Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger
Band: 93 (2018)
Heft: 7-8: Basel

Artikel: Von der Heu-und-Haber zur Benzinschweiz
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-842525>

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: 16.03.2025

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

Von der Heu-und-Haber- zur Benzinschweiz

Von Benedikt Loderer

Hierzulande gibt es pro Bewohner ein halbes Auto. Oder pro zwei eines. Dem sagt man Mobilisierungsgrad und der ist gesund für Gemüt, Geist, Geschäft, Genossenschaft, Gesellschaft und Gesamtwohlfahrt. Wir halten das Vorkommen des Automobils unterdessen für selbstverständlich. Genauer, ein Leben ohne können wir uns gar nicht mehr vorstellen. Das war allerdings nicht immer so. Noch um 1939 gab es erst so dreissig Autos auf 1000 Schweizer, 1945 sogar weniger als zehn. Dann explodierte die Autoverbreitung: Um 2000 sind wir bei rund 500, eben ein halbes Auto pro Schweizer. Gehörten diese Wagen den Schweizerinnen allein, so hätte jede einen. Die Autos aber gehören aber eher den Männern. Aber das nur nebenbei.

Die Statistik zählte zusammen. Noch Fragen? Nur eine: Was ist passiert? Ach, nur wenig, nur die totale Herrichtung eines Landes für den Gebrauch des Automobils. In den letzten siebenzig Jahren haben wir die Schweiz so tiefgreifend umgebaut, wie noch nie in ihrer Geschichte zuvor. Nicht vor und nach dem Bundesschwur, kein vor und nach der Reformation, nichts da mit vor und nach der Bundesverfassung, das alles verändernde Vor und Nach ist das vor und nach dem Auto. Vor dem Auto war die Schweiz ein unabhängiger, bewaffneter, neutraler Kleinstaat mitten in Europa. Der unbestrittene Held, der sie verkörperte, hiess Henri Guisan, und er war General von Beruf, ein Landedelmann zu Pferde, geboren 1874. Er wuchs in der Heu-und-Hafer-Schweiz auf, aber 1960 starb er in der Benzinschweiz. Die eine hat mit der andern nichts zu tun. Einzig der Ort der Handlung ist noch der gleiche. Doch gespielt wurde damals Sparschweiz, heute hingegen wird Konsumschweiz gegeben. Im

alten Stück war Sparen, Flickern, Zuhause-sitzen die Haupttätigkeit der Mitspieler, im neuen hingegen das Vergeuden, Wegwerfen, Herumschwärmen. Denn nach 1950 geschah etwas Revolutionäres, im Wortsinn, etwas Umwälzendes: Der Wohlstand brach aus! Er schenkte der Schweizerin den Staubsauger, die Waschmaschine und den Kühlschrank, dem Schweizer die Ölheizung und das Auto.

Damit schwärmten wir aus. Zuerst als Sonntagsfahrer, doch bald schon als Pendler. Doch wir waren beschämend rückständig damals. Als der Landedel-

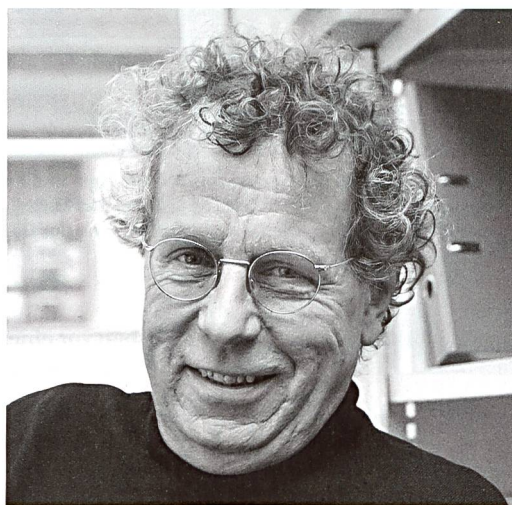


Bild: zvg.

Stadtwanderer, Architekt und Publizist Benedikt Loderer schreibt in *Wohnen* zweimonatlich über ein aktuelles Thema.

mann zu Pferde starb, da hatten wir noch keinen einzigen Kilometer richtige Autobahn! Da haben wir unterdessen gründlich aufgeholt. Fast 1800 Kilometer sind es heute. Nichts hat das Antlitz der Heimat so verändert wie die Autobahn. Neue, tiefe Kerben sind heute darin zu finden, Guisan würde die Schweiz nicht mehr erkennen. Denn nicht bloss die breiten Bänder der Autostrasse bestimmen ihr neues Gesicht, sondern noch viel mehr die wachsenden Sommersprossen, die unterdessen ihre Haut überziehen. Simpler gesagt: Erst die

Autobahn hat die Zersiedelung erfunden, indem sie sie ermöglichte.

Was geht das die Baugenossenschaften an? Viel, wenn man die Garagen zählt, die sie gebaut haben. Noch in den Fünfzigerjahren waren sie selten. Im Satteldachblock mit Blumenfenster gab es auf der einen Schmalseite, dort wo das Terrain abfiel, drei Garagen. Doch bald war auch der Genossenschafter ein VW-Fahrer, und auch der hatte ein Recht auf einen Abstellplatz. Darüber hinaus verlangten die neuen Vorschriften bis zu einem Parkplatz pro Wohnung. Das Zeitalter der Tiefgaragen begann. Überall, auch bei den Genossenschaften. Die waren die Letzten, die dem Arbeiter das Auto wegnehmen wollten. Auch an der Zersiedelung haben sich die Genossenschaften wacker beteiligt. Da draussen war das Land noch erschwinglich. Auch sie lieferten ihren Beitrag zur Benzinschweiz. Man merkt: Sie schufen keine Gegenwart, sie wollten nur die vorhandene bessern.

All das ist bekannt und braucht keine Rechtfertigung. Es ist so, das genügt. Weil es nicht rückgängig zu machen ist. Nur eines ist seltsam an dieser Geschichte: Niemand nahm sie zur Kenntnis. Die mitbewegten Beobachter merkten nicht, dass sie Benzinschweizer wurden, denn sie hielten das für naturgegeben. Was sonst? Guisan würde das graue Haupt schütteln und käme aus dem Staunen nicht mehr heraus. Nichts war ihnen zu teuer, würde er sagen, nichts zu steil, nichts zu weit, nichts zu abgelegen, dass man es nicht mit dem Auto erreichen können muss. Die Autobahnen sind das grösste und teuerste Bauwerk, das die Schweiz je gebaut hat. Alle andern Strassen kommen noch dazu. Darauf fahren die Genossenschafter heute herum, im Jahre 58 nach Guisan und im ersten Jahrhundert der neuen Zeitrechnung. ■