

**Zeitschrift:** Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin  
**Herausgeber:** Verein Saiten  
**Band:** 23 (2016)  
**Heft:** 253

**Artikel:** Eine Milliarde für die Hüslischweiz  
**Autor:** Loderer, Benedikt / Surber, Peter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-884026>

### **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:** 06.01.2025

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

# Ein Milliarde für die Hüslischweiz

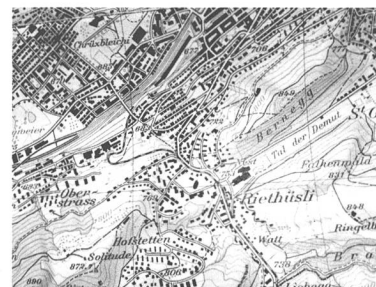
## Am 28. Februar stimmt die Stadt St.Gallen ab über die Initiative «Für einen lebendigen Güterbahnhof ohne Autobahnanschluss». Was meint einer der prominentesten Siedlungskritiker der Schweiz zu dem Projekt? Ein Gespräch mit «Stadtwanderer» Benedikt Loderer.

TEXT: PETER SURBER

Der Termin für eine Stadtwanderung mit Benedikt «Benno» Loderer war schon lange abgemacht. Ziel, aus aktuellem Anlass, der Güterbahnhof, dann den Ruckhaldenhang hoch, zwecks Übersicht auf Stadt und Agglomeration. Loderer, Jahrgang 1945, hat sich in der Zeitschrift «Hochparterre» und im Buch *Die Landesverteidigung* (2012) als vehementer Kritiker der «Hüslischweiz» profiliert. Aus Biel, wo er in einer Stadtwohnung wohnt, trifft er am St.Galler Hauptbahnhof ein. Es giesst aus Kübeln – wir verlegen die geplante Wanderung daher in die Brasserie. Loderer lässt sich die Initiative erklären: Sie wehrt sich gegen einen neuen Zubringer samt Kreisel zwischen Autobahn, Güterbahnhof und Riethüsli. Mit dem Argument, die Strassenpläne blockierten die Stadtentwicklung auf Jahre. Zudem werde damit der private Pendlerverkehr aus dem Appenzellerland gefördert. Und neben dem Bund müssten auch Kanton und Stadt dafür hunderte Millionen Franken ausgeben. Für die Initiativgegner ist hingegen die neue Strasse die Rettung für die «Staubstadt St.Gallen»; die Spange entlaste das städtische Strassennetz und greife das Güterbahnhof-Areal nur am Rand an.

Wir beugen uns über die 1:25'000er Karte «St.Gallen und Umgebung» und die Planzeichnungen für die künftige unterirdische «Teilspace». Hier die Stadtautobahn: Rund 80'000 Autos befahren sie pro Tag. Da die Staus: Leonhardsbrücke, Teufenerstrasse. Und hier die geplante Teilspace mit Kreisel, unterirdisch. Loderers Kommentar: «Das ist in der Schweiz immer so: Wenn man die Probleme nicht lösen kann, kann man sie vergraben. Wenn Nationen nach ih-

rem Tiefbau beurteilt würden, dann hätten wir einen Spitzenplatz.» Weiter im (Abstimmungs-)Text: Die Stadt soll verpflichtet werden, sich beim Bund gegen den Anschluss einzusetzen. Der Clou ist, dass gleichzeitig die Appenzeller Bahnen ausgebaut werden mit Durchmesserinie und Bahntunnel, für die wachsende Agglomeration im Appenzellerland. Loderer trocken: «Klar, das ist eine wunderbare Hüsligegegend.»



Benedikt Loderer, wie würden Sie das Problem lösen?

Zuerst zurückgefragt: wessen Problem? Es ist offensichtlich das Problem der Pendler, die südlich der Stadt wohnen und auf die Autobahn wollen. Oder in die Stadt. Wir bauen also für rund eine Milliarde eine Verbesserung des Direktanschlusses vom Hüslin in die Stadt oder nach Zürich. Also muss man als nächstes fragen: Ist das fair? Haben die das verdient? Und zahlen die selber genug daran? Die Strassen-erweiterung mit Bundesgeldern ist im Prinzip eine indirek-

te Subventionierung der Hüslimenschen. Wir sorgen damit zum Beispiel dafür, dass die Grundstückspreise steigen. Oder dass die Gemeindefinanzen sich entspannen dank höherer Steuereinnahmen. Ob das richtig ist, darüber kann man streiten. Aber sicher zahlen die Hauptnutznießer nur marginal dran. Sie zahlen natürlich via Mineralölsteuer, wie alle, aber im übrigen wird ihr Hüslianschluss solidarisch finanziert von allen. Das ist die klassische Schweizer Situation: Föderalismus ist, wenn der Bund zahlt.

Finden Sie das richtig?

Man kann sagen: Die haben das zugute, denn die nördlichen stadtnahen Orte wie Wittenbach und Arbon verfügen bereits über Anschluss. Der Süden ist offensichtlich schlechter dran – aber gleiches gälte für das Unterengadin auch. Wenn man alle Regionen in der Schweiz gleichwertig erschliessen will, überfordert dies das System.

Kommt hinzu: Wer hier wohnt, hat sich entschieden, ländlich zu wohnen.

Ländlich wohnen heisst noch lange nicht ländlich leben. Alle diese Leute sind ausgewanderte Städter. Jeder Agglomerit lebt in städtischen Verhältnissen – bloss einfach auf dem Land. Teufen ist ein Vorort von St.Gallen, es ist genauso Stadt wie St.Gallen selber.

Städtische Verhältnisse: Was heisst das für Sie?

Schauen wir uns den Lebensstil dieser Leute an. Wie mancher pflanzt noch selber Kartoffeln? Ihr Alltag ist vollkommen städtisch. Im Garten machen sie nichts, vielleicht haben sie noch ein Rosenbeet, das das Mueti mit grosser Liebe und viel Chemie pflegt, und einen Rasen, den der Alte schneidet. Sonst hat es nichts in diesen Gärten. Bücken gilt nicht.

---

Meinen Einwand, ich sei auch ein solcher Landbewohner mit Garten, zwar an einem weniger steuerprivilegierten Ort, dafür mit Kartoffeln, wischt Loderer zur Seite: gelogen, schamlos gelogen... Klar, er pauschalisiere; doch für die weitaus meisten Agglomerationsbewohner gelte: Sie wohnen in Eigentumswohnungen und sind froh, dass sie keinen Garten haben. Mit Gärten und auch mit Bergen hat es Loderer nicht so; aus anderen Interviews weiss man, dass er als Bub in der Agglo aufgewachsen und mit Gartenpflichten «traumatisiert» wurde. Er mag die Stadt und schätzt ihre Vorzüge, denn, so sein Lieblingssatz: «Wenn Du alt wirst, musst du mit den Finken in die Apotheke gehen können.»

---

Die bessere Lösung wäre doch, den Umstieg auf den öV zu fördern, statt diese Wohnregionen besser zu erschliessen. Oder ist die «Benzinschweiz», wie Sie es in Ihrem Buch nennen, eine Realität, die man hinnehmen muss?

Sie ist eine Realität. Und warum? Weil es einfach bequem ist. Solange die Leute können, fahren sie mit dem Auto bis vor ihr Bett, und wenn sie ins Lädeli gehen, nehmen sie das Auto. Das ist einfach so – weil sie es haben.

Sagen Sie fatalistisch: Das ist nun mal so? Oder sind Sie dagegen? Klar bin ich dagegen, aber es hat keinen Sinn, den Leuten zu sagen, sie dürften nicht autofahren. Sowenig mir einer sagen kann, ich dürfe keinen Roten mehr saufen. Da sage ich: Ja, du hast recht, und bestelle noch ein Glas. (Loderer bestellt noch ein Glas.) Das einzige, was wirken würde, wäre die Kostenwahrheit im Verkehr. Dann müsste man für das Zufahren das Doppelte bezahlen und – je nachdem, wie

man die externen Kosten rechnet, welche die Autofahrer heute nicht bezahlen – fürs Benzin zehn bis zwölf Franken pro Liter. Diese Rechnung gibt es, sie ist bloss politisch nicht durchsetzbar. Kostenwahrheit, andererseits, wäre insofern hundsgemein und antiföderalistisch, weil der eine da hinten im Krachen aufs Auto angewiesen ist und also mehr bezahlen müsste als der andere hier vorne. Denn ohne Auto ist er invalid – nichts wert. Was aber feststeht: Kostenwahrheit hätte zur Folge, dass man nur Fahrten unternimmt, die wirklich notwendig sind.

Das wäre ein Antrieb, umzusteigen auf den öffentlichen Verkehr.

Man muss nicht mal umsteigen. Man fährt einfach weniger, oder man fährt zu dritt statt allein. Dann braucht es gar keinen neuen Autobahn-Anschluss. Die ganze Verteilungs- und Zersiedlungsproblematik hängt am Auto. Es gibt in der Schweiz zwei Perioden: die Zeit vor und die Zeit nach dem Auto. Im 19. Jahrhundert hiess es: vor der Eisenbahn und nach der Eisenbahn. Im 20. Jahrhundert hat das Auto diese Rolle übernommen.

Und im 21. Jahrhundert?

Warten wirs ab. Es ist erst 2016.

Die Verteilungs-, Verkehrs- und Zersiedlungsfragen müsste man heute doch beantworten, mit Blick in die Zukunft.

Das ist schon richtig, aber der entscheidende Faktor ist die wirtschaftliche Entwicklung. Wir machen immer das, was wir uns leisten können. Wer zum Beispiel in Teufen wohnt, der hat gerechnet – Hüslkosten, Transportkosten und so weiter: Kann ich mir das leisten? Die wenigsten Leute wohnen aus ideologischen Gründen auf dem Land. Klar, es gibt ein paar gute Gründe dafür. Aber vor allem: Man kann es sich leisten. Die ganze Agglomeration ist nichts anderes als der gebaute Beweis, wie gut es der Schweiz geht. Aber: Haben wir in den nächsten 70 Jahren nochmal eine solche Wohlstandsperiode wie in den letzten 70 Jahren? Es ist einleuchtend, darauf eine pessimistische Antwort zu geben. Und das Gemeinste daran ist: Die Zukunft der Schweiz wird nicht in der Schweiz entschieden, sondern irgendwo. Heute verteidigen wir nur noch unseren Wohlstand. Und augenblicklich merkt man sehr schön, wie die Verlustangst umgeht. Nur schon, wenn hier neben mir noch einer ein Hüsl baut, nimmt er mir etwas weg. Wir sind in einer Periode der Verlust- und der Abstiegsangst.

Gesetzt den Fall, der Wohlstand schwindet...

Nur schon, wenn er nicht immer weiter steigt, haben wir ein Problem, denn der ganze Motor ist darauf eingestellt, dass es ununterbrochen aufwärts geht. Nur dann funktioniert das System. Aber wenn es abwärts geht...

...muss man sich einschränken...

...und genau das geht nicht. Den Lebensstil ändern? Das Konsumniveau ist nicht verhandelbar. Das merkt man jeweils auch bei den Diskussionen darüber, wie viele Quadratmeter jedem von uns zum Wohnen zustehen sollen. Da kommen die Hüter der Moral und sagen: Wer mehr als 50 Quadratmeter bewohnt, ist ein schlechter Mensch.

Sie selber wohnen auf 90 Quadratmetern.

Ja, viel zu viel... Aber wenn schon, dann sollte man nicht mit der Wohnfläche pro Person argumentieren, sondern mit der Siedlungsfläche. Da sind wir heute bei gut 400 Quadratmetern pro Person, alles mitgezählt: Strassen, Schienen, Lä-

den, die gesamte bebaute Fläche. Wir müssen dafür sorgen, dass diese Siedlungsfläche nicht ausgedehnt wird. Das ist wichtiger als Diskussionen mit moralischem Unterton.

Sie sind kein Freund von moralischen Überlegungen?

Nein, da isch för d'Füchs. Die Teufner finden es grossartig, so viel Platz zu haben. Das hält solange vor, bis sie es sich nicht mehr leisten können. Gut möglich, dass das schon bald einmal der Fall sein wird. Wir haben Reserven in der Schweiz, aber es wird schwierig, siehe Rückgang der Exportindustrie, des Tourismus und so weiter. Wir verhalten uns so, als wäre unser Wohlstand garantiert, weil eben: Lebensstil ändern, das geht nicht. Soll es meinen Kindern einmal schlechter gehen?

Sind Sie nicht zu pessimistisch, was die Lernfähigkeit und die Bereitschaft betrifft, sich einzuschränken? Immerhin wurde die Zweitwohnungsinitiative angenommen, in Zürich die Fruchtfolgefächeneinitiative, in St.Gallen die Beschränkung von Neuzinzonungen...

Die Lernfähigkeit nimmt genau in dem Mass zu, wie die Dicke des Portemonnaies abnimmt. So einfach ist das. Aus den genannten Abstimmungen spricht ja auch zum Teil Verlustangst. Zumindest jene, die schon ein Hüslü haben, sagen: Es reicht. Neueinzonungen durchzubringen ist heute tatsächlich schwierig geworden – je dichter die Besiedlung, desto zahlreicher die ablehnenden Stimmen, die sagen: Die nehmen uns etwas weg. Platz auf der Strasse, Platz im Zug, Platz in den Schulhäusern...

Trotzdem: Das Bewusstsein für die Landschaft und ihre Gefährdung ist gewachsen. Viele Leute sehen ein, dass wir an einer Grenze angelangt sind.

Ja, aber die Grenze liegt für jeden erst hinter seiner eigenen Grenze. Nochmal: Wer ein Auto hat, braucht es. Wofür hat er es sonst? Es geht nicht um Geld, es geht um Bequemlichkeit, und da liegt auch stockender Kolonnenverkehr noch drin. Den nehmen die meisten Autopendler billigend in Kauf.

Wir führen hier ja eine Diskussion über die Frage: Welche Entwicklung wollen wir? Und konkret in St.Gallen geht es darum: Wollen wir einen zusätzlichen Autobahnanschluss? Bloss weil wir ihn uns leisten können?

Das Geld ist da, im Kässeli des Bundes. Und die Benzinschweiz hier hinten im Appenzellerland ist zweifellos dafür, weil diese neue Strasse ihre Lage verbessert. Die Städter dagegen werden sich fragen: Haben wir etwas davon? Die Autobahn durch die Stadt ist gebaut. Wer hier wohnt, ist bereits gut erschlossen.

Ein weiteres Argument gegen den neuen Zubringer ist: Der Güterbahnhof ist eine der letzten zentrumsnahen Brachen. Was würden Sie auf einem solchen Areal planen?

Dass man ein solches Gebiet für Schlaueres als für Strassenbau brauchen kann, ist klar... Wenn ich der Spekulant bin, überlege ich mir: Was kann ich hier verkaufen oder vermieten? Die beste Vorzugslage zum Wohnen ist es nicht. Man müsste eine Marktabschätzung machen und realisiert dann vermutlich eine Mischung aus Erdgeschoss-Nutzungen, Büros, oben Wohnungen, zuoberst auf dem Dach die luxuriösen 2-Millionen-Wohnungen. Die Stadt ihrerseits wird sich fragen müssen: Welche Defizite haben wir? Fehlt es zum Beispiel an zentrumsnahe günstigem Wohnraum? Für all das braucht es als ersten Schritt eine Planungspflichtzone. Sie schafft die Voraussetzungen dafür, dass nicht nur regel-

konform, sondern auch zukunftsfruchtig gebaut wird. Dafür müsste man politischen Druck aufbauen – am besten mit einem konkreten Projekt, mit dem man argumentieren kann. Einem Idealplan, um den St.Gallern zu zeigen, was da entstehen könnte und was eine Autobahn verhindern oder jedenfalls verzögern würde.

Die «Benzinschweiz»: Sie spielt auch in Loderers Buch *Landesverteidigung* eine wichtige Rolle. «Die Schweiz ist in zwei Generationen durch das Auto, für das Auto und mit dem Auto grundsätzlich umgebaut worden. Wer nüchtern hinschaut, entdeckt die schrittweise, hartnäckige, nie vollendete Herrichtung des Landes zum Gebrauche des Automobils. Es galt der Grundsatz: Autofahren ist ein Menschenrecht. Darum muss jeder Winkel des Landes erreichbar sein, kein Dorf, kein Pass, kein Tal ist zu ablegen. Jeder Schweizer ist vor dem Auto gleich, und die Strasse ist das Instrument zur Verwirklichung dieser Rechtsgleichheit. Nichts war uns dafür zu teuer, nichts zu schwierig, nichts im Weg. Heute stehen wir da und reiben uns die Augen: Die Benzinschweiz ist verwirklicht. Es war die grösste nationale Anstrengung, die wir je unternahmen. Für keine andere Infrastruktur haben wir so viel Geld, Geduld und Gehirnschmalz investiert wie für das Strassennetz. Es hat sich gelohnt: Heute gibt es pro Schweizerhaushalt 1,23 Auto, aber nur 0,42 Kind.» Der 28. Februar passt gut in dieses Porträt der Benzinschweiz hinein: Nicht nur in St.Gallen wird über einen Autobahnanschluss abgestimmt, sondern auch national: über eine zweite bzw. fünfte Gotthardröhre.

Benedikt Loderer, was muss zum Schluss noch gesagt sein?

Reden wir über Steuern, über Steuerharmonisierung und den Abbau von Steuerschranken. Man überschätzt zwar den Einfluss des Steuerfusses auf die Wahl des Wohnorts. Andere Gründe, vor allem die Verkehrserschliessung, sind ebenso wichtig. Harmonisierte Steuern hätten dennoch beträchtlichen Einfluss auf die Siedlungsstruktur und den Siedlungsdruck. Heute «höfelen» die Gemeinden den guten Steuerzahlern. Aber vor allem sage ich: Unterschreiben Sie die Volksinitiative der Jungen Grünen gegen die Zersiedlung. Alle müssen unterschreiben. Die Initiative nimmt auf, was ich seit jeher predige: das Siedlungsgebiet schliessen, damit wir wirklich zu einer Verdichtung kommen. Im Vorschlag zu meinem «Landgesetz» habe ich im Buch gefordert: Wenn irgendwo eingezont wird, muss irgendwo ausgezont werden. Wer Grün vergraut, muss Grau vergrünen.

**Buch: Benedikt Loderer: *Die Landesverteidigung*, Verlag Hochparterre Zürich 2012, Fr. 31.90.**

**Abstimmung: «Initiative Für ein lebendiges Areal Güterbahnhof ohne Autobahnanschluss»: am 28. Februar.**

**Die Erfreuliche Universität im Palace diskutiert «Ideen für eine fortschrittliche Verkehrsplanung»: am 9., 16. und 23. Februar.**



«Föderalismus ist, wenn der Bund zahlt»: Benedikt Loderer auf dem St.Galler Bahnhofplatz