Zeitschrift: Wohnen

Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger

Band: 38 (1963)

Heft: 5

Artikel: Regionalplanung und Wohnungsbau

Autor: Aregger, Hs.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-103453

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

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

Regionalplanung und Wohnungsbau

Wurde vor dem Zweiten Weltkrieg noch befürchtet, die Schweiz falle einer Überalterung anheim, sie sei ein sterbendes Land, so trat nach Kriegsende das Gegenteil ein. Der Geburtenüberschuß nahm zu, eine starke Zuwanderung setzte ein, die Bevölkerung vermehrt sich rasch. Was vorher als kaum zu erhoffendes Ereignis herbeigewünscht wurde, trat ein, mit der Wirkung, daß nun darob mancherlei Befürchtungen laut werden. Vorab sind es Bedenken, der Boden reiche schließlich für die wachsende Bevölkerung nicht mehr aus.
Die Bevölkerung hat in der Tat in letzten Jahren sehr stark zugenommen.

1920—1930 etwa 5 Prozent	1941—1950 etwa 10 Prozent
1930—1941 etwa 5 Prozent	1950—1960 etwa 15 Prozent

Die Zunahme erreicht jedoch keine außergewöhnlichen Werte. So betrug der Bevölkerungszuwachs von 1900 bis 1910 ebenfalls 13 Prozent.
Nahezu unbemerkt haben sich jedoch in den dicht besiedelten Gebieten des Landes allmählich Verhältnisse herausgebildet, wie sie wohl im Ausland schon lange bekannt waren, in schweizerischen Bereichen jedoch nicht für möglich gehalten wurden. Entgegen allen beschwichtigenden Voraussagen strebt die Motorisierung amerikanischen Erfahrungswerten zu. Damit verbunden verursacht sie ein Verkehrsaufkommen, das mit dem bisherigen Straßennetz nicht mehr zu bewältigen sein wird. Einschneidender sind jedoch die Auswirkungen der fortschreitenden Stadtbildung, das heißt die zunehmende Konzentration der Bevölkerung auf verhältnismäßig wenige städtische Ortschaften. So etwa hat im Kanton Zürich der Anteil der Wohnbevölkerung, die in Ortschaften von über 5000 Einwohnern leben, von 65 Prozent im Jahre 1930 auf 77 Prozent im Jahre 1960 zugenommen. DieSchwierigkeiten, wie sie sich zunehmend bei der Bewältigung des Verkehrsaufkommens, der Beschaffung von genügendem und lohngerechtem Wohnraum, der Bereitstellung von Erholungsgebieten und der technischen Erschließung von Baugebieten einstellen, sind nicht in erster Linie durch die Bevölkerungszunahme an sich, sondern durch die wachsende Konzentration verursacht. Sie müßten somit auch auftreten, wenn unser Land Boden in reichem Maß besäße, und sie treten tatsächlich auch in städtischen Gebieten ausländischer Staaten auf, die über ausreichend Boden verfügen.
Heute benötigt jeder Einwohner unseres Landes für die Besiedlung durchschnittlich 165 Quadratmeter. Darin sind Gebäudeflächen, Hofstätten, Straßen, Eisenbahnen und Anlagen mitenthalten, kurz, alles besiedelte Land, das nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden kann. Die Flächenbilanz unseres Landes ergibt folgende Werte:

	ha
Wald	980 000
Guter, produktiver Boden	1 340 000
Weidland	825 000
Unproduktiver Boden	893 000
Siedlungsfläche	90 000
Gesamtfläche	4 128 000

Würde sich die Bevölkerung verdoppeln, wäre mit einem weiteren Entzug von rund 90 000 Hektaren an vorwiegend guten, produktiven Böden zu rechnen, womit sich dieser Anteil auf etwa 1,25 Millionen Hektaren reduzieren müßte. Das wären jedoch nicht einmal 15 Prozent des guten, produktiven Landes, sofern der Entzug voll zu dessen Lasten gerechnet wird, wobei die Berechnung des guten, produktiven Landes auch nur annähernd der Größenordnung nach möglich ist. Immerhin wird ersichtlich, daß es nicht der Mangel an Boden sein kann, der vorab die Schwierigkeiten schafft. Obgleich unser Land gewiß keinen Überfluß an guten Böden aufweist und sich deshalb ein Haushalten mit dem Boden als einem nicht vermehrbaren Gut aufdrängt, besteht kein Anlaß, der wachsenden Bevölkerung mit Angst und Sorge entgegenzusehen. Unser Land kann ohne beängstigende Aspekte 10 Millionen Einwohner beherbergen.
Die Probleme entstehen da, wo zu viele Menschen auf engem Raum zusammenleben, nämlich in städtischen Agglomerationen. Beträgt der Anteil an Siedlungsfläche im Landesdurchschnitt etwa 165 Quadratmeter, so sinkt er in Städten bis 80 Quadratmeter und darunter. Von einer oberflächlichen und gerne propagierten Bodenökonomie aus betrachtet, erscheint das eine erstrebenswerte Dichte zu sein. In Wirklichkeit zeigt sich, daß solche zu hohen Ausnützungen auf Kosten des Verkehrsraumes, der Erholungsgebiete, teilweise der Wohnverhältnisse und einer befriedigenden städtebaulichen Anlage erzielt wurden. Die Sanierung derart übersiedelter Agglomerationen erfordert enorme Aufwendungen, und was vordem die eine Generation uneinsichtig glaubte erspart zu haben, bezahlt die folgende um ein Mehrfaches dazu.
Die großen Städte unseres Landes gründen längst nicht mehr auf der Industrie, sondern auf dem tertiären Wirtschaftskreis. In der Stadt Zürich verteilen sich zum Beispiel die Arbeitskräfte wie folgt auf die Wirtschaftskreise:

	1900	1950
Primärer Wirtschaftskreis (Land- und Forstwirtschaft)	2,5 Prozent	1 Prozent
Sekundärer Wirtschaftskreis (Handwerk und Industrie)	47,6 Prozent	39 Prozent
Tertiärer Wirtschaftskreis (Dienstleistungen aller Art)	49,9 Prozent	60 Prozent

Seit 1950 hat sich das Verhältnis noch stärker zugunsten des tertiären Wirtschaftskreises gewandelt, der sich nicht allein nach der Nachfrage ausbaut, sondern durch ein zusätzliches Angebot ein beschleunigtes Wachstum erzwingt.
Charakteristisch für den tertiären Wirtschaftskreis sind zwei Erscheinungen: die hohe Dichte der Arbeitsplätze und das Ausbreiten auf Kosten städtischer Wohngebiete. Diese beiden Erscheinungen bewirken die Expansion der Stadt über ihre Gemeindegrenzen hinaus in die Nachbargemeinden, hat sie doch mehr Arbeitsplätze anzubieten, als sie selbst Wohnbevölkerung zu beherbergen vermag, wozu laufend Wohnstätten in Arbeitsflächen umgewandelt werden. Wiederum am Beispiel von Zürich ergibt sich daraus, daß täglich über 40 000 Arbeitskräfte nach der Stadt zur Arbeit fahren. Das entspricht einer Bevölkerung von über 120 000 Menschen. Dabei ist der Anteil der Zupendler, eben jener Arbeitskräfte, die täglich in die Stadt zur Arbeit fahren, in stetem Steigen begriffen.
Die Folgen dieser Erscheinung sind zwiefacher Natur. Auf der einen Seite entsteht das hinreichend bekannte Verkehrsproblem, auf der andern Seite die schleichende Wohnungsnot. Auf beides waren weder die Städte noch ihre Vororte vorbereitet.
Die Beschaffung von Arbeitsflächen des tertiären Wirtschaftskreises schafft insofern keine besonderen Schwierigkeiten, als sie besser entschädigt werden können als die vergleichsweisen Wohnflächen. Wohl führt das zwangsläufig zu einer massiven Steigerung der Bodenpreise nach Maßgabe der besten Nachfrage; diese trifft aber in erster Linie wiederum die Wohnfläche, die den doppelten Wettbewerb nicht mehr zu bestehen vermag. So wird der Wohnungsbau über das effektiv nötige Maß hinaus vor die Tore der Stadt abgedrängt,

Für Behaglichkeit
Für Ruhe
wählen Sie

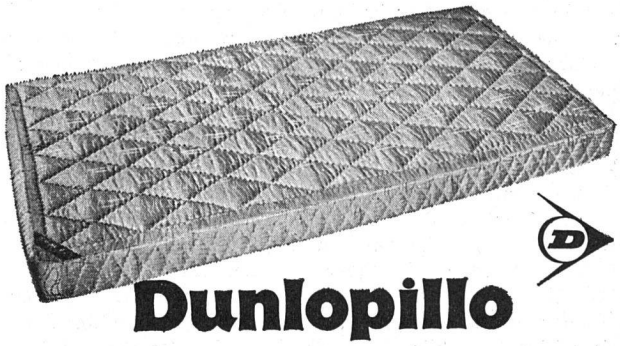
Die Wahl einer Matratze oder einer Stuhlpolsterung ist für Ihre Kunden, wie z.B.
Hotels, Restaurants, u.s.w., von Bedeutung.

Dunlopillo - Latexschaum - ist weich, angenehm bequem, verliert nie seine Form.

Dunlopillo ist von Natur aus aseptisch, weder Staub noch Motten können eindringen.

Dunlopillo ist bemerkenswert leicht und widerstandsfähig.

Dunlopillo: angenehm warm im Winter und kühl im Sommer.



Dunlopillo

das heißt in solche Gebiete, die bei benügender Verkehrsgunst noch tragbare Bodenpreise anzubieten haben.
Dort aber begegnet der Wohnungsbau dem Widerstand der dafür nicht vorbereiteten Landgemeinden. Diese befürchten ungünstige Auswirkungen auf die Steuerlage; oft sind es aber auch partei- und sozialpolitische Überlegungen, welche den tieferen Grund des Sträubens bilden. Der Gemeindeegoismus, der sich gern hinter die Gemeindeautonomie verkriecht, treibt hier gelegentlich sonderbare Blüten, vermag aber auf die Dauer dem Baudruck doch nicht zu widerstehen. Dagegen fördert er die Spekulation aufs prächtigste und verhindert vor allem die rechtzeitige Bereitstellung erschlossenen Baulandes. Es darf auch nicht verschwiegen werden, daß das baurechtliche Instrumentarium, wie etwa das zürcherische Quartierplanverfahren, diesen Entwicklungen nicht mehr gewachsen ist. So kommt es, daß zwar kein Mangel an potentiellem Bauland besteht – die Gemeinden in der Agglomeration Zürich haben Bauland für mehr als 1,2 Millionen Einwohner ausgezont –, wohl aber an erschlossenem, baureifem Bauland.
Hinzu kommt eine weitere Erscheinung, welche den Wohnungsbau im Umbereich der Städte erschwert. Werden die Wohnungen aus den dargelegten Gründen aus der Stadt in die Region abgedrängt, so finden sie hier ein ausgesprochen punkt- und linienförmiges Verkehrssystem vor. Die Verkehrsgunst, besonders soweit sie sich auf den öffentlichen Verkehr stützt, konzentriert sich auf eine verhältnismäßig kleine Zahl begünstigter Lagen, die entsprechend ihrer Seltenheit rasch über einen vernünftigen Nutzwert hinaus aufwerten. In bescheidenem Ausmaß läßt sich diese Bodenpreissteigerung durch eine höhere Ausnützung vorübergehend kompensieren. In der heutigen Zeit führt jedoch die Aufzonung postwendend zu einer weiteren Steigerung des Bodenpreises, so daß in der Folge die preiswerte Wohnung nicht nur aus der Stadt, sondern auch aus den verkehrsgünstigen Lagen der Region verdrängt wird. Solange jedoch von der Theorie ausgegangen wird, der öffentliche Verkehr müsse wirtschaftlich selbsttragend sein, für so lange bedeutet das unabwendbar die Förderung sogenannter Autosiedlungen durch das Abdrängen der Wohnsiedlungen in abgelegenere Gebiete und damit die ungewollte, aber zwangsläufige Verschärfung des Verkehrsproblems, das, wie jedermann bekannt sein dürfte, Milliardenbeträge zu seiner Lösung bedarf.
Braucht es auf der Seite der öffentlichen Hand eines vernünftigen regionalen Lastenausgleichs, um den berechtigten Bedenken vorstädtischer Wohngemeinden zu entsprechen, einer gezielten Dezentralisierungspolitik, um der Übersiedlung weiterer Gebiete entgegenzuwirken, eines entwicklungsgerechten Verkehrssystems, um unnötigen Straßenverkehr zu vermeiden und einer fördernden Wohnbaupolitik, begonnen bei der Baulanderschließung bis zur Baulandsicherung, so erheischt die heutige Entwicklung auf seiten der Bauenden eben auch neue Wege und Methoden. Davon sind die Wohnbaugenossenschaften nicht ausgenommen. Die Methode des sporadischen Bauens, die Zersplitterung der Kräfte, die zögernde Baulandbeschaffung und die doch oft planlose Standortwahl vermögen gegenüber dem Entwicklungsdruck nicht mehr zu bestehen. Das bewährte Mittel des Zusammenstehens, wenn es gilt, schwierige Aufgaben zu meistern, dürfte auch hier den Weg zu wirkungsvolleren Leistungen ebnen.
Es ist hier nicht ausdrücklich auf das Pflichtenheft der Regionalplanung hingewiesen worden. Dieses ergibt sich, wie mir scheint, aus den dargelegten Problemen von selbst. Wenn davon ausgegangen wird, daß die Lösung solcher Aufgaben im Verband autonomer Gemeinden zu suchen ist, so bietet sich keine andere Möglichkeit als die der Regionalplanung an, bedeutet sie doch ein System von Vereinbarungen und Maßnahmen, das auf der Basis unserer demokratischen Gepflogenheiten das erreichen will und muß, was andernorts durch direkte Entscheide erzwungen wird. *Hs. Aregger*