

<b>Zeitschrift:</b>	Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift
<b>Herausgeber:</b>	Bauen + Wohnen
<b>Band:</b>	13 (1959)
<b>Heft:</b>	2: Individuum und Gemeinschaft = Individu et communauté = Individual and community life
<b>Artikel:</b>	Raum, Raumforschung, Raumplanung
<b>Autor:</b>	Henry, Jacques
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-330009">https://doi.org/10.5169/seals-330009</a>

### **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:** 20.02.2026

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

# Raum, Raumforschung, Raumplanung

## Allgemeine Voraussetzungen

Je natürlicher und spontaner eine Tätigkeit ist, je mehr sie zur Selbstverständlichkeit geworden ist und der Gewohnheit oder Tradition entspricht, desto schwerer ist es, sich ihrer Voraussetzungen bewußt zu werden und sich die Arbeitshypothesen und Arbeitsmethoden anzueignen, die ihre objektiv-wissenschaftliche Erkenntnis erfordert. Es ist darum kein Wunder, daß uns die sachliche Erkenntnis der Vorgänge im urbanen Raum die größten Schwierigkeiten bereitet. Wir sind ja alle gleichzeitig unbewußte Akteure und Zuschauer dieses Raumes: wir gehorchen spontan den Forderungen der Distanzen, der Streuung, der Dichte. Wir verwenden Begriffe, wie Größe, Bauhöhe, Grenze, Bauzone, Ort, Region und „Raum“, und stellen dann fest, daß diese Begriffe je nach Betrachtungsweise plötzlich ganz andere Bedeutungen und Tragweiten erhalten. Bald schreiben wir diesen Begriffen, oft auf ziemlich willkürliche Art und Weise, mannigfaltige Aspekte zu, welche nur durch die scheinbare Einheit einer rein intuitiv-sentimentalen Vorstellung auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen sind, bald verleihen wir ihnen eine derart verallgemeinerte Bedeutung, daß sie aus der Gesamtheit der räumlichen Tatsachen oder Fakten heraus kein einziges Objekt mehr deutlich bezeichnen. Dieser Unbestimmtheit verdanken wir zweifellos die unbestreitbare Begriffsverwirrung, welche auf uns im höchsten Maße suggestiv wirkt, leider aber den Wert jedes objektiven raumwissenschaftlichen Denkens stark behindert. Die Raumforschung oder Spatiologie ist eine begründete Wissenschaft, die nicht von Wolken der Intuition eingenebelt werden darf. Ihr Forschungsobjekt sind die räumlichen Fakten und ihr Ziel die bewußte Raumgestaltung unserer zeitgebundenen menschlichen Umwelt.

## Gesetzmäßigkeiten und spezifischer Charakter der Raumforschung

Eine Wissenschaft, welche u.a. die von den Menschen belebten Räume zum Gegenstand hat, muß wie jede andere Wissenschaft von Hypothesen, Experimenten und Methoden ausgehen, die sie zunächst konfrontiert, koordiniert und später bei jeder neuen Erfahrung revidiert. Sie bildet keine festumrissene, sondern eine sich ständig kontrollierende und korrigierende Tätigkeit, denn sie schöpft ihre Experimente aus der Natur, und diese offenbart sich der Wissenschaft nicht unmittelbar. Die methodischen Untersuchungen führen aber zur Aufdeckung von Zusammenhängen und erstaunlichen Gesetzmäßigkeiten, deren Kenntnisse es erlauben, die räumliche Umwelt zu analysieren und zu planen.

## Die spatiologische Betrachtungsweise und ihre Methode

Die spatiologische Betrachtungsweise ist durch bestimmte Arbeitshypothesen gekennzeichnet, von welchen einige der wichtigsten

hier kurz erläutert seien. Wir nehmen heute an, daß jeder beliebige Raumort als eine aus einzelnen »Raumelementen« oder »Raumquanten« bestehende »Ganzheit« aufgefaßt werden kann, mit andern Worten, daß eine beliebige »Menge« von Raumquanten eine Raumgruppe bildet. Diese Definition der Raumgruppe kann qualitativ und quantitativ ergänzt werden, indem jede Raumgruppe je nach Maßstab und Zweck der räumlichen Untersuchung durch jede beliebige Anzahl von repräsentativen Merkmalen gedeutet bzw. belastet wird. Solche repräsentative Merkmale lassen sich etwa mit Konzentrationskoeffizienten und Beziehungsichten messen und geben Auskunft über die Art der Raumform. Die vor noch nicht allzu langer Zeit teilweise aus Logistik, Mathematik und Physik abgeleitete Theorie der Raumquanten, Raumgruppen und Raumformen ist ein Bestandteil der spatiologischen Betrachtungsweise und führt im großen und ganzen zur Erkenntnis, daß »jedes Raumelement nur durch die Gesamtheit aller benachbarten Raumelemente eindeutig definiert werden kann«.

Für eine knapp zehn bis fünfzehn Jahre alte Wissenschaft kann noch nicht von einheitlichen, für die ganze Welt geltenden Methoden gesprochen werden; immerhin lassen sich heute schon allgemeine Tendenzen erkennen, die zeigen, daß sich der von den Raumforschern eingeschlagene Weg — sei er in der Stadtplanung, in der Marktforschung oder anderswo begangen — als nützlich erweist.

1. Ausgehend von den in der Umgebung zu erwartenden Arbeitsplätzen muß in erster Linie das ungefähre Ausmaß des entsprechenden Wohnungsbedarfes und somit die benötigte Flächengröße des Siedlungsareals bei gewünschter oder vorgeschriebener Ausnutzung ermittelt werden. Die Siedlung muß also am günstigsten Ort für die Wege zu den Arbeitsplätzen liegen; dabei ist eine Entfernung von 700 bis 2500 m (maximal 4000 m) anzustreben. Ist dies nicht möglich, so müßten zuerst nahe gelegene neue Arbeitsplätze geschaffen werden, damit keine trostlosen, lebensunfähigen Schlafstädte entstehen. (Siehe: Die Wohnsiedlung und ihre Beziehung zum Arbeitsort, Bauen + Wohnen Nr. 3/1959.

2. Das örtliche Klima oder Mikroklima (Lärm-, Staub- und Besonnungsverhältnisse, Feuchtigkeit, Temperatur usw.) und die topografischen und geologischen Verhältnisse (steile Hänge, Tragfähigkeit, Grundwasser usw.) müssen unmittelbar nach der Standortsbestimmung untersucht werden.

3. Waldgebiete, Seen und Flüsse und besonders schutzwürdige Landschaftsgebiete sind schon aus Gründen des bio-geografischen Gleichgewichts zu schonen. Man kennt die katastrophalen Auswirkungen der maßlosen Waldrodungen in den USA.

4. Wasser und alle andern Energiequellen wie Elektrizität, Gas usw. sind unbedingte Notwendigkeiten. Dabei ist darauf zu achten, daß diese Energien in einem volkswirtschaftlich tragbaren Rahmen zu beschaffen sind.

## 2. Die Verkehrsplanung

Aus Gründen der allgemeinen Erschließung und zum Schutz der Menschen vor dem motorisierten Verkehr (Unfall, Lärm) muß die Verkehrsplanung vor der städtebaulich-architektonischen Studie erfolgen. Man wird dabei auf folgende Punkte achten müssen:

1. Die Siedlung darf sich niemals vorhandenen Verkehrsadern entlang entwickeln.

2. Der vorhandene und zukünftige Motorisierungsgrad der Wohnbevölkerung ist sehr sorgfältig zu untersuchen. Dabei ist die Berechnung des Parkplatzbedarfes von größter Wichtigkeit (siehe II. Die Wohnsiedlung und der ruhende Verkehr).

3. Die Wohnsiedlung muß in das Straßennetz traubenförmig eingehängt werden; jeder direkte Durchgangsverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel sind mit Ausnahme der Untergrundbahnen tangential zu führen.

4. Fußgängerwege und organisch entwickelte Grünzüge mit Kinderspielplätzen im »Blickfeld des Küchenfensters«, Spazierwegen usw. sind außerordentlich wichtig, weil sie eine gliedernde Funktion ausüben. Sie verbinden die einzelnen Wohngruppen zueinander, die Wohngruppen mit den entsprechenden Diensteinrichtungen (Läden, Postbüros usw.) und schließlich die Wohngruppen mit den Arbeitsplätzen bzw. mit den Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel.

## 3. Hauptzonenplanung

Diese umfaßt die Ausscheidung der verschiedenen notwendigen Flächen in groben Zügen je nach den Bedürfnissen einzelner Hauptfunktionen und Ausnutzungen. Diese Flächen sind:

1. Die Verkehrsflächen, welche zu unterteilen sind in Verkehrsflächen für den dynamischen Motorfahrzeugverkehr, für den ruhenden Motorfahrzeugverkehr und für den Fußgängerverkehr im Zusammenhang mit den Grünzonen.

2. Die Grünzonen mit Unterhaltungs- und Sporteinrichtungen.
3. Kernzonen oder Zentren für die Diensteinrichtungen (Läden, Schulen usw.).
4. Die eigentlichen Wohnzonen, d. h. die tatsächlich überbaubaren Flächen, die in einzelne Wohngruppen innerhalb des tragenden Grünerippe zu unterteilen sind, und zwar im Rahmen der wirtschaftlich tragbaren Grenzen. Zuviel Grün ist ebenso falsch wie zuwenig!

#### 4. Planung der Diensteinrichtungen und Zentren

1. In erster Linie ist hier im Zusammenhang mit der Standortsbestimmung der Wohnsiedlung der Wirkungskreis der neuen Siedlung vorauszubeurteilen. Der neue Raumort darf nicht für sich, sondern nur im Zusammenhang mit dem gegebenen Umland betrachtet werden.
2. Je nach Bevölkerungserwartung sind die Diensteinrichtungen, wie Läden, Kindergärten, deren Zahl und Größe zu untersuchen und zu bestimmen. Diese Diensteinrichtungen sind je nach Wirkungskreis der Siedlung, d.h. je nach Einzugsgebiets-Erwartung nach den Regeln der Markt- und Handelsforschung und gegebenenfalls der Betriebswissenschaft zu planen.
3. Das Zusammenballen der Wirtschaftskräfte führt notgedrungen zur Bildung von

organischen zentralen Orten oder Kernzonen, deren Wichtigkeit je nach Einzugsgebiet verschieden sein kann (Wirkungskreis). Eine wirtschaftsgeografische Voruntersuchung im Zusammenhang mit dem Umland, wenn nötig im gesamtstädtischen oder sogar gesamtregionalen Rahmen, ist für die Beurteilung und Planung der Zentren unumgänglich. Mit der Bestimmung der Konzentrationskoeffizienten und der Beziehungsdichte lässt sich der Grad der »Zentralörtlichkeit« vorausberechnen.

#### 5. Bebauungsplan und Architektur

1. Zu diesem Plan gehören Studien über Parzellierungs-, Eigentums-, Besonnungsverhältnisse usw. und nicht zuletzt städtebauliches Talent. Die Idee spielt hier die ausschlaggebende Rolle.
2. Baulinien- und Bauetappenplanung sowie Kostenberechnungen sind erst dann vorzunehmen, wenn die Diensteinrichtungen und Zentren geplant sind und nicht umgekehrt!
3. Die architektonische Haus- und Wohnungstypenplanung gehört zum Bebauungsplan und ist ein Bestandteil der zu erwartenden demographischen Struktur.
4. Zu diesem Zweck sind anthropologisch-architektonische Voruntersuchungen unbedingte Notwendigkeit. Die heute bewährten und begehrten Wohnungen sind leider oft anthropologisch falsch. Von mehreren tau-

send Küchen ist nicht eine, die nach den Regeln der Arbeitsphysiologie als gut zu bezeichnen wäre. Sie sind zu oft der Ausdruck von Konventionen und Traditionen, die mit überlegter und den Notwendigkeiten entsprechender Raumforschung nichts gemeinsam haben. Die Industrie und der Handel haben seit langem schon die Notwendigkeit von Betriebswissenschaft und Arbeitsphysiologie anerkannt, nicht aber die Wohnbau-Architekten, die allein auf die Inspiration angewiesen zu sein scheinen.

#### 5. Letzte Überprüfung der Gesamtplanung und Gesamtkonzeption.

Diese Grundelemente, die hier aufgeführt sind, sind keine Neuigkeit, wohl aber die Behauptung, daß nur die wenigsten Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Funktionen wirklich bekannt sind. Diese Behauptung soll hier mit einigen Zahlen aus der praktischen Raumforschung erhärtet werden.

#### Zwischenbemerkung der Redaktion

Aus dem immensen Forschungsgebiet der Spatiologie ist im folgenden ein kleines Beispiel herausgegriffen, das in späteren Nummern durch andere Forschungsergebnisse ergänzt werden soll. In der Aprilnummer wird eine Untersuchung erscheinen, welche das Verhalten des Menschen im Raum zwischen Wohnung und Arbeitsplatz behandelt, soweit es mit Hilfe von Zahlen bestimmt werden kann und für den Planer von Belang ist.



Übersichtsplan von Zürich. Standorte der untersuchten Wohnorte 1–5 (Seite 52 ff.) / Plan synoptique de la ville de Zürich. Situation des quartiers résidentiels examinés 1–5 (page 52) / General plan of Zurich. Experimental housing sights 1–5 (page 52)

**a) Boden und Ausnutzung**

Wohnzone	Total Zonenfläche in m <sup>2</sup>	Total überbaute Fläche in m <sup>2</sup>	Nicht überbaute Fläche in m <sup>2</sup>	Total überbaubare Fläche in m <sup>2</sup>	Total Verkehrsfläche in m <sup>2</sup>	Total-Gebäudenutzfläche in m <sup>2</sup>	Total-Rauminhalt in m <sup>3</sup>	Ausnutzungsziffer*
1	67438 100%	8527 12,6%	44111 65,4%	52638 78,0%	14800 22,0%	17037	63130	0,32
2	57581 100%	9338 16,2%	34430 59,7%	43768 75,9%	13813 24,1%	18327	69417	0,41
3	23481 100%	3645 15,5%	12542 53,4%	16187 68,9%	7294 31,1%	10513	40137	0,65
4	42188 100%	7328 17,3%	27347 64,8%	34675 82,1%	7513 17,9%	26392	89666	0,76
5	17244 100%	3291 19,0%	5453 31,6%	8744 50,6%	8500 49,4%	14845	48803	1,69

Approximatives Stadt-mittel **100%** **16,3%** **60,5%** **76,8%** **23,2% für reine Wohnzonen;**  
**Ausnutzungsziffer 0,56**

Totalbruttonutzfläche aller oberirdischen Geschosse

\* Ausnutzungsziffer =  $\frac{\text{Totalbruttonutzfläche aller oberirdischen Geschosse}}{\text{Total überbaubares Land}}$

Beispiel:

**II. Die Wohnsiedlung und der ruhende Verkehr**

Wenn sich die Frage der Verkehrsabsorption heute vorwiegend im Geschäftszentrum unserer Städte stellt, so heißt das nicht, daß sie in Wohnzonen ohne Bedeutung wäre. Ganz im Gegenteil, der motorisierte Verkehr hat sich schon so weit in die Wohnkolonien eingefressen, daß dort die Parkplatznot zum Teil schon alarmierend ist.

Am Beispiel einiger verschiedenartiger typischer Wohnzonen der Stadt Zürich sollen die Verhältnisse kurz dargestellt werden.

**b) Wohnungsstruktur**

Wohn-zone	Total Wohnungen	1 Zimmer-Wohnungen	2 Zimmer-Wohnungen	3 Zimmer-Wohnungen	4 Zimmer-Wohnungen	5 Zimmer-Wohnungen	6 Zimmer-Wohnungen	7 Zimmer-Wohnungen	8 Zimmer-Wohnungen	Total Zimmer
1	73 100%	— 0 %	1 1,4%	2 2,7%	9 12,3%	15 20,5%	20 27,4%	14 19,2%	12 16,5%	433
2	179 100%	— 0 %	0 0 %	60 33,5%	107 59,7%	12 6,8%	0 0 %	0 0 %	0 0 %	668
3	72 100%	1 1,4%	1 1,4%	22 30,5%	33 45,8%	12 16,7%	1 1,4%	1 1,4%	1 1,4%	282
4	333 100%	— 0 %	11 3,3%	248 74,5%	74 22,2%	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	1062
5	175 100%	1 0,5%	12 6,8%	126 72,0%	36 20,7%	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	547
Approx. Stadt-mittel	<b>100%</b>	<b>0,8%</b>	<b>7,2%</b>	<b>51,6%</b>	<b>30,4%</b>	<b>6,5%</b>	<b>1,7%</b>	<b>0,8%</b>	<b>1,0%</b>	für reine Wohnzonen

Es fällt in den zwei ersten Tabellen auf, daß wir es im Fall 1 mit einem vornehmen Quartier zu tun haben: kleine Ausnutzungsziffer, hohe Zimmerzahl der Wohnungen. Das Quartier 3 gehört zum besseren Durchschnitt, 2 und 4 sind typische Durchschnittsfälle, wohingegen 5 eine ungewohnt hohe Ausnutzungsziffer aufweist: stark überbautes Land, großer prozentualer Anteil der Verkehrsflächen.

**c) Haushaltungsstruktur der gesamten Wohnbevölkerung**

**Haushaltungsstruktur der motorisierten Haushaltungsvorstände**

Wohn-zone	Haushaltungen bzw. Haushaltungsvorstände		Familienangehörige über 18 Jh.*		Familienangehörige unter 18 Jh.		Familienfremde über 18 Jh.		Familienfremde unter 18 Jh.		Alle Einwohner		Total Einwohner
	m	w	m	w	m	w	m	w	m	w	m	w	
1	62 52	7 4	75 64	83 70	54 42	50 42	3 2	31 21	0 0	3 3	132 108	167 136	299 244
2	183 93	15 0	220 112	226 104	148 67	144 75	15 11	5 1	0 0	0 0	383 190	375 180	758 370
3	61 48	15 4	64 51	72 49	20 18	20 17	0 0	20 14	0 0	0 0	84 69	112 80	196 149
4	319 139	16 1	344 150	370 149	219 94	209 92	0 0	4 1	1 0	3 2	564 244	586 244	1150 488
5	147 42	30 2	209 63	216 56	98 30	79 21	2 1	4 2	0 0	0 0	309 94	299 79	608 173

\* Haushaltungsvorstände inbegriffen. m = männlich, w = weiblich

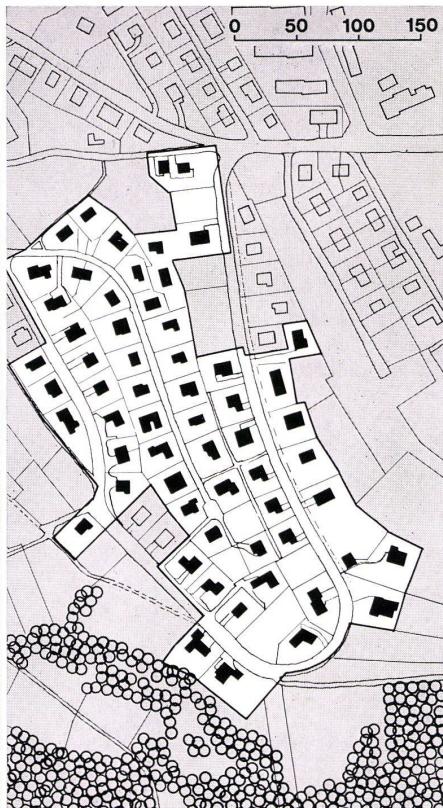
**d) Berufsstruktur aller Haushaltungsvorstände**

**Berufsstruktur der motorisierten Haushaltungsvorstände**

Wohnzone	Selbständige (ohne freie Berufe)		Arbeiter		Privatbeamte und Angestellte		Öffentliche Beamte und Angestellte		Freie Berufe		Nicht berufstätig		
	m	w	m	w	m	w	m	w	m	w	m	w	
1	19 18	0 0	2 2	0 0	21 17	0 8	10 8	0 0	9 6	2 1	1 1	5 3	
2	1 1	0 0	140 78	5 0	25 8	3 0	12 4	0 1	3 0	0 0	2 1	7 0	
3	26 23	0 0	3 1	1 0	17 10	1 0	4 3	1 1	11 11	3 1	0 0	9 2	
4	8 4	1 0	167 70	9 0	115 51	1 0	24 11	0 0	3 3	1 0	2 0	4 1	
5	4 3	1 0	128 36	9 0	10 2	1 0	0 0	0 0	3 1	0 0	2 0	19 2	

m = männlich, w = weiblich

Die Tabelle bestätigt das bereits angedeutete soziale Niveau der fünf ausgewählten Wohnzonen: Hohes Niveau von 1, überdurchschnittliches Niveau von 3, Normalfälle 2 und 4, unterdurchschnittliches Niveau von 5.



3

Wohnzone 1 / Zone d'habitation 1 / Dwelling zone 1  
 1 Flugaufnahme der eidg. Landestopografie / Vue aérienne / Aerial Photograph  
 2 Lageplan / Plan de situation / Plan  
 3 Typische Ansicht / Vue typique / Typical view

e) Die motorisierten Haushaltungsvorstände ohne und mit motorisierten Angehörigen

Wohnzone	männliche Haushaltungsvorstände ohne motorisierte Angehörige	mit motorisierten Angehörigen	weibliche Haushaltungsvorstände ohne motorisierte Angehörige	mit motorisierten Angehörigen
1	43	9	4	0
2	86	7	0	0
3	42	6	4	0
4	132	7	1	0
5	37	5	2	0

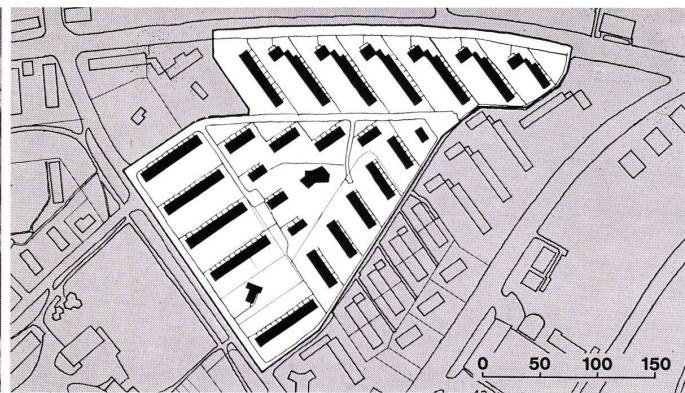
f) Alle männlichen Fahrzeughalter nach Fahrzeugarten (bezieht sich nur auf Fahrzeuge, die im Wohnquartier benutzt werden) und alle weiblichen Fahrzeughalter nach Fahrzeugarten

Wohnzone	Personenwagen	Last- und Lieferwag.	Kombiwagen	Kabinenroller	Roller	Motorräder	Mopeds	Alle Fahrzeuge
1	53 7	1 0	1 0	0 0	2 0	2 0	2 0	61 7
2	27 0	4 0	1 0	3 0	13 2	16 0	40 2	104 4
3	52 9	0 1	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	52 10
4	77 1	6 0	1 0	2 0	19 1	7 0	39 2	151 4
5	11 1	4 0	0 0	3 0	0 0	21 0	13 1	52 2

g) Alle Fahrzeuge nach Fahrzeugarten in PW-Einheiten

Wohnzone	Personenwagen 1 PW-E	Last- und Lieferwag. 2 PW-E	Kombiwagen 1 PW-E	Kabinenroller 1 PW-E	Roller ½ PW-E	Motorräder ½ PW-E	Mopeds ½ PW-E	Alle Fahrzeuge in PW-Einheiten
1	60	2	2	0	1	1	1	67
2	27	8	2	6	7,5	8	21	79,5
3	61	2	0	0	0	0	0	63
4	78	12	2	4	10	3,5	20,5	130
5	12	8	0	6	0	10,5	7	43,5
Stadtmitte reine Wohnzone	63%	9%	1%	3%	7%	5%	12%	100%

In der Tabelle g) ist ersichtlich, daß für Last- und Lieferwagen 2 PW-Einheiten, für Roller, Motorräder und Mopeds hingegen nur eine halbe PW-Einheit eingesetzt sind. Daraus ergibt sich, daß für den ruhenden Verkehr zwei Roller-Motorisierte einem potentiellen PW-Motorisierten entsprechen (bei starker Zunahme des Motorisierungsgrades — mehr als Verdreifachung bis 1980 — und proportional starker Abnahme der Motorradfahrer).



1

2



3

Wohnzone 2 / Zone d'habitation 2 / Dwelling zone 2

1 Flugaufnahme der eidg. Landestopografie / Vue aérienne / Aerial Photograph  
 2 Lageplan / Plan de situation / Plan

3 Typische Ansicht / Vue typique / Typical view

## h) Wohnzonen, Wohnbevölkerung, Wohnungen und Parkplatzbedarf

Wohn- zone	Zonen- fläche in ha	Brutto- wohn- nutzfl. in m <sup>2</sup>	Gesamt- bevölke- rung in E.	Brutto- wohn- nutzfl. pro Einw.	Total Zimmer aller Wohng.	Ein- wohner pro Zimmer	PW- Ein- heiten	PW-E 1000 E	PW-E ha	PW-E Zimmer
1	6,74	15599	299	52,17	433	0,69	67	224	10	0,15
2	5,75	17919	758	23,63	668	1,13	79,5	104	14	0,11
3	2,34	9786	196	49,92	282	0,69	63	321	27	0,22
4	4,21	26062	1150	22,66	1062	1,08	130	113	31	0,12
5	1,72	14298	608	23,51	547	1,11	43,5	71	25	0,07
<b>Stadtmitte für reine Wohnzonen:</b>							<b>123/1000 P.</b>			<b>0,12</b>

Die Tabelle zeigt den besonders starken Motorisierungsgrad PW-E/1000 E und die kleine Einwohnerzahl pro Zimmer in den Gebieten 1 und 3 (hoher Komfort).

## i) Vorhandener und erforderlicher Verkehrabsorptionsgrad

Wohn- zone	Vor- handene Garagen- boxen	Vor- handene offene Parkplätze	Beide zusammen in m <sup>2</sup> à 30 m <sup>2</sup> pro Stand	Brutto- nutzfläche der Wohnzone in m <sup>2</sup>	Vor- handener Absorp- tionsgrad in Park- fläche zu Wohnnutz- fläche	Vor- handener Parkplatz- bedarf <b>Garagen.</b> 56% des totalen Parkplatz- bedarfes in m <sup>2</sup>	Vor- handener Parkplatz- bedarf <b>offen.</b> 84% des totalen Parkplatz- bedarfes in m <sup>2</sup>	Beide zusammen = 140% für 100 PW- Einheiten in m <sup>2</sup> *	Heutiger erforder- licher Absorp- tionsgrad in Park- fläche zu Wohnnutz- fläche
1	71	0	2130	17037	<b>0,12</b>	1110	1680	2790	<b>0,16</b>
2	0	0	0	18327	<b>0,00</b>	1320	2010	3330	<b>0,18</b>
3	37	0	1110	10513	<b>0,10</b>	1050	1590	2640	<b>0,25</b>
4	0	22	660	26392	<b>0,02</b>	2190	3270	5460	<b>0,20</b>
5	0	0	0	14845	<b>0,00</b>	720	1098	1818	<b>0,12</b>
<b>Stadtmitte für reine Wohnzonen:</b>							<b>0,05</b>		<b>0,19</b>

\* Für 100 PW-Einheiten brauchen wir 140 PW-E-Parkplätze, wovon 56% Garagenplätze und 84% offene Parkplätze; d. h. über Nacht stellen 55,8% aller Fahrzeughalter ihr Fahrzeug in eine Garage; während der Mittagspause nur 15,9%, d. h. insgesamt 84,1% parkieren zu dieser Zeit offen! Diese unwirtschaftliche Parkierungsgewohnheit führt dazu, daß wir für 100 PW-Einheiten zirka 140% PW-Einheits-Parkplätze benötigen, weil die Garagen z. T. während der Mittagspause leer stehen.

Man beachte den ungenügenden Parkplatzraum der ausgewählten Zonen mit Ausnahme des Gebietes 1, der seinen Parkplatzbedarf beinahe selbst deckt.

## Resultat der Untersuchung

Zur Illustration der praktischen Anwendungsmöglichkeiten der vorstehenden Untersuchung soll der Parkplatzbedarf einer angenommenen Wohnzone berechnet werden.

Gegeben:

Zonenfläche ..... 100000 m<sup>2</sup>  
 Ausnutzungsziffer ..... 0,7  
 Bruttonutzfläche ..... 70000 m<sup>2</sup>  
 Erforderlicher Absorptionsgrad  
 (Stadtmittel für reine Wohnzonen) **0,19**

Gesucht:

$$\text{Bruttoparkplatznutzfläche: } \frac{x}{70\,000} = 0,19$$

$$x = 13300 \text{ m}^2 = 140\%$$

$$\text{Anzahl PW-Einheiten} = 100\% = \frac{13300 \cdot 100}{140 \cdot 30}$$

aufzuteilen in: **= 316 PW-E**

Personenwagen .....	63% von 316 = 199
Last- und Lieferwagen	9%:2 von 316 = 14
Kombiwagen .....	1% von 316 = 3
Kabinenroller .....	3% von 316 = 9
Roller .....	7% x 2 von 316 = 44
Motorräder .....	5% x 2 von 316 = 31
Mopeds .....	12% x 2 von 316 = 76
Total Fahrzeuge .....	<b>376</b>

Das kleine Beispiel zeigt, wie für eine durchschnittliche reine Wohnzone der Stadt Zürich der Parkplatzbedarf und der entsprechende heutige Fahrzeugbestand geschätzt werden können. Das Beispiel zeigt ferner, daß bei einer Ausnutzungsziffer von 0,7, die ja immer noch keine große Ausnutzung darstellt, der totale Parkplatzbedarf immerhin schon 13,3% unserer theoretischen Wohnzone beträgt, bei einem durchschnittlichen Verkehrsabsorptionsgrad von 0,19. Diese Zahlen stimmen uns nachdenklich, besonders auch wegen der sehr hohen Bodenpreise. Daraus ergibt sich, daß das Parkplatzproblem ein wirtschaftliches Problem, d. h. eine Kostenfrage ersten Ranges ist.

Die vorliegenden Zahlen sind dem Heft 2 der Parkplatzstudie entnommen, welche der Autor im Auftrag des Hochbauamtes der Stadt Zürich verfaßte.

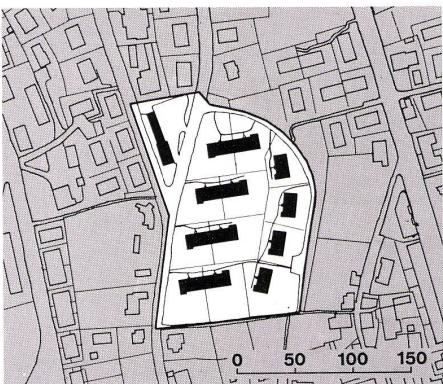
Wohnzone 3 / Zone d'habitation 3 / Dwelling zone 3  
 1 Flugaufnahme der eidg. Landestopografie / Vue aérienne / Aerial Photograph  
 2 Lageplan / Plan de situation / Plan  
 3 Typische Ansicht / Vue typique / Typical view

Wohnzone 4 / Zone d'habitation 4 / Dwelling zone 4  
 1 Flugaufnahme der eidg. Landestopografie / Vue aérienne / Aerial Photograph  
 2 Lageplan / Plan de situation / Plan  
 3 Typische Ansicht / Vue typique / Typical view

Wohnzone 5 / Zone d'habitation 5 / Dwelling zone 5  
 1 Flugaufnahme der eidg. Landestopografie / Vue aérienne / Aerial Photograph  
 2 Lageplan / Plan de situation / Plan  
 3 Typische Ansicht / Vue typique / Typical view



1



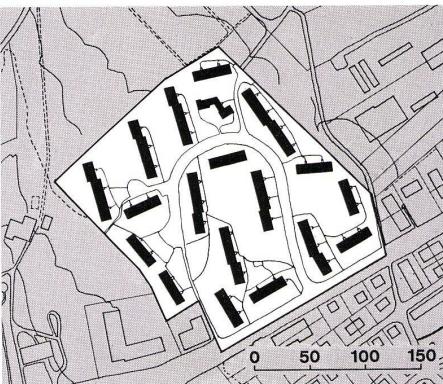
2



3



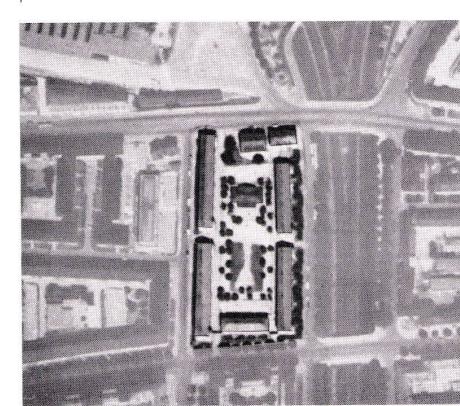
1



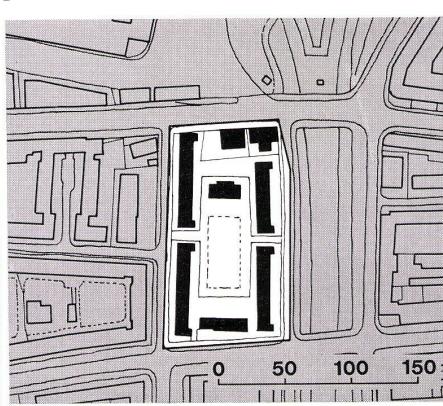
2



3



1



2



3