

Für eine klare Aufgabenteilung zwischen Privatwirtschaft und öffentlicher Hand im Wohnungsbau

Autor(en): **Göhner, Ernst**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85 (1967)**

Heft 42

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-69557>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

sowie eine Einleitung von R. Egloff (Präsident des BIA), Basel, und das Schlussreferat von Prof. Dr. W. Triebel.

In einem weiteren Zusammenhang mit der an der CRB-Tagung behandelten Problematik sei noch auf 3 weitere Publikationen hingewiesen:

Die Schrift *Aktuelle Probleme im schweizerischen Wohnungs- und Siedlungsbau*, herausgegeben von der Sektion Zürich des Schweizerischen Verbandes für Wohnungswesen Zürich enthält die Referate, welche an der Jahrestagung des Schweizerischen Verbandes für Wohnungswesen im Mai 1966 gehalten wurden von: Ing. F. Berger, Delegierter des Bundesrates für Wohnungsbau (Probleme des schweizerischen Wohnungsbaues), Arch. Hans Marti, Delegierter des Stadtrates für die Stadtplanung Zürich (Probleme des Wohnungsbaus in den Vorortgemeinden der Region) und Stadtrat Werner Pillmeier, St. Gallen (Die soziale Aufgabe der Wohnbaugenossenschaften).

Der Schweizerische Verein für Vorfabrikation (Postfach 188, 8033 Zürich) hat auf Grund der von ihm vom 29. September bis 1. Oktober 1965 durchgeführten Tagung und Studienreise zum Thema *Die Voraussetzungen für wirtschaftliche Vorfabrikation im Wohnungsbau aus der Sicht bisheriger Erfahrungen* eine im Titel gleich lautende Dokumentationsschrift herausgegeben. Sie wurde von Jean Piller, Zürich, redigiert und enthält im ersten Teil die Tagungsvorträge über

die Voraussetzungen für die wirtschaftliche Vorfabrikation im Wohnungsbau aus der Sicht bisheriger Erfahrungen. Der zweite Teil gibt eine Übersicht der bedeutenderen Element-Bausysteme, wie sie auf der Studienreise an 7 Objekten besichtigt worden sind. Die gut dokumentierte Schrift enthält zahlreiche Bilder.

Im Verlag der Schweizerischen Zentralstelle für Baurationalisierung (CRB), Zürich, ist im Februar 1967 erschienen: *Die gute Wohnung*. Darin haben die Ergebnisse der schwedischen Wohnbauforschung ihren neuesten Niederschlag, erstmals in deutscher Fassung, gefunden. Sie wurden mit Bauverwaltungen und Fachleuten zusammen mit dem schwedischen Reichsamt für Wohnungswesen erarbeitet und zu Richtlinien erklärt. Hauptkapitel: Was kennzeichnet eine gute Wohnung?/ Das Wohngebiet in der Übersichtsplanung/ Die Stadtplanung – das Haus / Das Haus – die Wohnung / Die Funktionen der Wohnung und ihrer Räume / Spezialwohnungen / Gemeinschaftseinrichtung im Hause / Schallsollierung der Wohnung / Das Klima der Wohnung / Die elektrische Installation der Wohnung / Der Aussenraum.

In Tabellenform werden als Beilagen zusammengefasst: Möblierungsmasse, die die Raumgrösse bestimmen / Übersicht über die schwedischen Normen für Türen, Fenster und Schränke / Zusammenfassung des wohn technischen Masstandards. Die illustrierte Broschüre umfasst rund 80 Seiten (mit einem auflegbaren Sonnenwertdiagramm). G. R.

Für eine klare Aufgabenteilung zwischen Privatwirtschaft und öffentlicher Hand im Wohnungsbau

DK 711.4:728.1

Von Ernst Göhner, Firma Ernst Göhner AG, Zürich¹⁾

Seit Jahren gehört das Wohnungsproblem zu den meist diskutierten Themen. Tagungen, Referate, Zeitungsartikel bewegen sich alle ungefähr im gleichen Rahmen; gelegentlich werden die Akzente etwas verschoben. So spricht man in letzter Zeit weniger von einer «Wohnungsnot» als vielmehr von einer «Mietzinsnot». Es werden auch Lösungen angeboten: Die einen sehen das Heil in einer Bodenreform, andere in der Vorfabrikation, wieder andere im subventionierten Wohnungsbau. Über einige Punkte ist man sich sogar weitgehend einig:

dass wir planen müssen, dass wir baureifes Land benötigen, dass Bauen Kapital zu vernünftigen Zinssätzen erfordert, dass die Bauvorschriften vereinheitlicht werden müssen, dass rationelles Bauen nach Grossüberbauungen ruft, dass aber diese enorme Investitionen für die Infrastruktur bedingen.

Unzählige Forderungen in dieser Richtung wurden aufgestellt. Aber ist denn bis heute etwas Entscheidendes erreicht worden?

Während alle Welt diskutierte, hat meine Firma – wie andere Unternehmen auch – versucht, Wohnungen zu bauen, und zwar viele Wohnungen zu vernünftigen Preisen. Aber nur einen kleinen Bruchteil unserer Vorhaben konnten wir bis heute realisieren. Und warum sind wir nicht weitergekommen? Weil man Grundsatzfragen diskutiert, sich über das Bodenrecht streitet – und darüber vergisst, oder vergessen will, die Realisierung bestehender Bauvorhaben zu ermöglichen. Man kann sich überhaupt des Eindrucks kaum erwehren, dass verschiedene Probleme hochgespielt wurden, um ändern auszuweichen.

So ist es doch höchst eigenartig, dass heute jedermann die Bauwirtschaft rationalisieren will. Während es niemandem in den Sinn käme, der Maschinenindustrie vorzuschreiben, welchen Grad der Automatisierung sie anstreben soll, ist nun jedermann überzeugt, dass die Vorfabrikation das Wohnungsproblem lösen wird. So etwas hört sich eigenartig an für eine Firma, die bereits 1946 mit vorgefabrizierten Elementen Häuser baute – allerdings meist im Ausland. Die Bauvorschriften liessen es hierzulande nicht zu; auch galt diese Methode als zu wenig solid für Schweizer Qualitätsbegriffe. Und jetzt auf einmal soll das der grosse Retter sein!

Wenn wir das Wohnungsproblem wirklich lösen wollen, müssen wir tiefer ansetzen. Was nützen unsere Bemühungen um Rationalisierung, wenn wir nicht bauen können? Ja, was geschieht, wenn wir 2000 oder 3000 Wohneinheiten in Auftrag geben, und diese Elemente

sich in der Fabrik auftürmen, weil die Baubewilligungen nicht erteilt werden? Hier muss doch klar werden, wie absurd der Ruf nach Industrialisierung ist, solange die Voraussetzungen dazu fehlen.

Ich darf hier die Ausführungen von Prof. Maurer übernehmen: «Bessere und billigere Wohnungen können nur gebaut werden, wenn die Unternehmungen kontinuierlich Wohnungen produzieren können. Das setzt die vorgängige Erschliessung von Bauland in grossem Ausmass voraus.» Prof. Maurer stellt ferner fest, dass die Erschliessung von Bauland auf erhebliche sachliche und politische Hindernisse stosse.

Was heisst das? Betrachten wir das praktische Beispiel von heute: das Glattal. Zweifellos ist das eine der Landreserven der Agglomeration Zürich. Die Regionalplanung kann die Besiedlung dieses Gebietes sorgfältig planen, sie kann mit den Gemeinden Zonenpläne ausarbeiten. Sie kann aber nicht das Glattal erschliessen, das obliegt den einzelnen Gemeinden und dem Kanton. Die Gemeinden werden aber erst einzonen, wenn Bauvorhaben dies erfordern, am liebsten Stück um Stück, damit die Entwicklung überschaubar bleibt – wodurch aber das Bauen gewaltig verteuert wird.

Kommt nun ein Bauunternehmer auf die Idee, mit der Erstellung von Grossüberbauungen in diesem Gebiet könne er einen Beitrag zur Lösung des Wohnungsproblems leisten, wird er kaum grosse Begeisterung auslösen. Ein solches Vorhaben erfordert grosse Landkäufe, was ihm die Bezeichnung «Spekulant» einbringt. Wenn er ein entsprechendes Projekt einreicht, versucht man, die Bewilligung möglichst lange hinauszuschieben. Lässt man ihn schlussendlich doch bauen, werden möglichst alle Erschliessungskosten auf ihn abgewälzt, denn mit seinen billigen Wohnungen bringt er ja doch nur schlechte Steuerzahler in die Gemeinde. Allerdings werden die Wohnungen kaum mehr so günstig sein wie ursprünglich geplant, wenn ein Quadratmeter Land, der 40 Franken kostete, zusätzlich mit 54 Franken Erschliessungskosten belastet wird. Es liessen sich noch etliche Schwierigkeiten aufzählen, die einem Bauherrn in den Weg gelegt werden.

Aber können wir es den Vorortgemeinden verübeln, wenn sie nicht darauf erpicht sind, ihre Einwohnerschaft in kürzester Zeit zu verzehnfachen? Solange wir ihnen nicht sagen können, wie sich solche Entwicklungsprobleme meistern lassen, gewiss nicht.

Und hiermit komme ich zu meinem *Hauptanliegen: Einer klaren Aufgabenteilung zwischen Privatwirtschaft und öffentlicher Hand.*

Aufgabenteilung bedeutet aber in erster Linie Zusammenarbeit, das heisst, wir müssen unsere gemeinsame Aufgabe klar sehen, bevor wir die Arbeiten unter die verschiedenen Partner aufteilen können. Das fällt uns leider in der Schweiz nicht sehr leicht; wir sind mehr darin geübt, von den andern alles und von uns selbst möglichst wenig zu verlangen.

¹⁾ An der CRB-Tagung «Industrialisiertes Bauen», 24./25. November 1966, äusserte sich Ernst Göhner in der Diskussionsgruppe «Wohnwert und Preis» aus der Sicht eines aufgeschlossenen Generalunternehmers. Seine Erkenntnisse und Wünsche bewegen sich in einem weiteren bauwirtschaftlichen Zusammenhang und seien deshalb hier besonders wiedergegeben.

Um bei uns selbst anzufangen: Über egoistische, rückständige Gemeinden zu schimpfen, bringt nichts ein. Wäre es da nicht vernünftiger, den Gemeinden bei ihren Entwicklungsproblemen beizustehen, sie nicht nur bei der Planung zu beraten, sondern ihnen auch Lösungen für die Finanzierungsprobleme zu zeigen?

Wenn die Privatwirtschaft Grossüberbauungen erstellen will, kann dies nur in engster Zusammenarbeit mit den Behörden gelingen. Die dazu erforderliche Vertrauensbasis muss aber erst noch geschaffen werden. Nicht nur der Unternehmer muss mehr Verständnis für die Probleme der Gemeinden aufbringen. Auch die Gemeinden – die Behörden wie die Stimmbürger – müssten versuchen, im Unternehmer mehr als den geldgierigen Spekulanten zu sehen. Ist es Spekulation oder weitsichtige Unternehmer-Initiative, wenn wir uns im Glattal mit Landkäufen und mit der Beteiligung an einer Elementfabrik in Zumikon engagiert haben? Damit schaffen wir doch erst die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen, rationellen Wohnungsbau. Ferner zeigt dieses Beispiel, dass die Privatwirtschaft durchaus die Initiative und die Risikofreudigkeit aufbringt, grosse Bauvorhaben ohne staatliche Mittel zu realisieren: Es sind vor allem die Banken mit ihren Krediten und die Versicherungen als Käufer der Liegenschaften, die solche Grossprojekte erst ermöglichen.

Wenn die Gemeinden einsehen, dass wir sie nicht mit Spekulationsbauten überfluten, sondern für die Agglomeration Zürich genügend Wohnraum schaffen wollen, sollte man sich finden können. Vor allem dann, wenn beide Partner bereit sind, die verschiedenen Probleme gemeinsam zu lösen. Ich darf auch feststellen, dass sich eine solch erfreuliche Zusammenarbeit schon da und dort angebahnt hat.

Als nächstes müssten wir Bund und Kanton – vor allem aber die Politiker – davon überzeugen können, dass es wichtiger ist, einer Gemeinde bei der Finanzierung ihrer Infrastruktur zu helfen als Millionen für die Subventionierung von wenigen Wohnungen auszuschiütten. Es ist doch paradox, wenn man einerseits Bundesgelder für die Verbilligung von Wohnungen einsetzt, andererseits Tausende von Wohnungen durch enorme Erschliessungskosten unsinnig verteuert. Deshalb wäre es sinnvoller, und auf lange Sicht auch wirkungsvoller, Bundesmittel als langfristige Darlehen an Gemeinden für den Ausbau der Infrastruktur freizumachen.

Man wird aber auch nicht darum herumkommen, gewisse Steuern zu erhöhen, wenn wir die enormen öffentlichen Aufgaben bewältigen wollen. Ein Beispiel wäre die Liegenschaftsteuer: In der Stadt Zürich beträgt diese Steuer ein halbes Promille, in USA und Kanada hingegen 4 bis 5%, also das Hundertfache. Es wäre durchaus tragbar, diese Steuer mindestens zu verdoppeln, das würde für eine Wohnung pro Monat rund 3 Franken betragen. Denn wir sollten wohl bedenken: Was wir heute nicht freiwillig geben, wird uns morgen genommen werden – nur wird es uns dann noch etwas teurer zu stehen kommen. Eine Aufgabenteilung zwischen Staat und Privatwirtschaft ist nur möglich, wenn wir dem Staat die nötigen Mittel zur

Verfügung stellen. Für den Wohnungsbau sehe ich die Aufgabenteilung sehr klar:

Der *öffentlichen Hand* fällt die Aufgabe zu, Bauland zu erschliessen und die Infrastruktur zu erstellen. Die *Privatwirtschaft* erstellt und finanziert die Wohnungen.

Diese Aufgabenteilung heisst nun aber nicht, dass z. B. Wohnraum und Infrastruktur unabhängig voneinander erstellt werden sollen. Eine vernünftige Aufgabenteilung setzt im Gegenteil eine intensive Zusammenarbeit zwischen Staat und Privatwirtschaft voraus.

Ein erster Ansatz für eine vernünftige Zusammenarbeit wäre schon beim Landerwerb zu suchen. Wir haben mehrfach vorgeschlagen, die Wohnungsproduzenten sollten zusammen mit Bund, Kanton und Gemeinden in Form von gemischtwirtschaftlichen Konsortien grosse, zusammenhängende Landflächen erwerben, um das Land gemeinsam baureif zu machen. Das erschlossene Land soll nur an gemeinnützige Genossenschaften, an die öffentliche Hand direkt und an Produzenten abgegeben werden, die Gewähr bieten und sich verpflichten, die erstellten Bauten ohne spekulative Gewinne an die Benutzer weiterzugeben. Damit käme eine grossflächige, rationale Landerschliessung und Überbauung zustande – die Vorbedingung für einen rationellen Wohnungsbau wie für eine rationelle Erstellung der Infrastruktur! Durch den gemeinsamen Landerwerb wird aber auch die Bodenspekulation praktisch verunmöglicht. Meistens sind es ja nicht die Verkäufer, welche die Landpreise in die Höhe treiben, sondern die Käufer, indem sie sich gegenseitig überbieten.

Aus diesem Vorschlag ergibt sich auch klar die Wohnbaupolitik meiner Firma: Das Angebot an guten Wohnungen in den verschiedensten Preislagen zu vergrössern, damit möglichst jede Familie nach Wohnlage, Ausbau, Zimmerzahl die ihr zusagende Wohnung zu einem tragbaren Mietzins finden kann. Ob wir dieses Programm verwirklichen können, hängt weniger von unserer Risikofreudigkeit und derjenigen unserer Geschäftsfreunde ab, als vielmehr davon, ob in der Öffentlichkeit – vor allem in den Agglomerationsgemeinden – die Bereitschaft besteht, innert nützlicher Frist das notwendige Bauland zu erschliessen und die Baubewilligungen zu erteilen.

Deshalb melde ich zum Schluss mein *Anliegen an die Presse*, nämlich die Öffentlichkeit auf die Notwendigkeit der Landerschliessung hinzuweisen und der Bevölkerung unserer Agglomerationsgemeinden darzulegen, dass sie an Grossüberbauungen nicht nur keinen Schaden nimmt, sondern davon sogar profitiert. Denn was für den Wohnungsbau gilt, trifft auch auf die Infrastruktur zu: Je grösser die Überbauung, desto rationeller die Ausführung und um so besser der Nutzeffekt der öffentlichen Investitionen. Besteht einmal das notwendige Vertrauen zwischen Behörden und Produzenten, so werden sich die grossen Aufgaben gemeinsam noch besser lösen lassen.

Hinweis: Die konkreten, ausgeführten Objekte, welche an der Tagung «Industrialisierter Wohnungsbau» zur Diskussion verschiedener weiterer Problemkreise dienen (vgl. Anmerkung¹⁾ Seite 757), werden in SBZ 1967, Heft 43, publiziert.

Strassenbrücke über den Firth of Tay in Schottland

Von Paul Kipfer, dipl. Ing., Bern

DK 624.27 : 625.745.1

Einleitung

Grossbritannien ist reich an tiefen Buchten, welche den direkten Verkehr auf dem Lande zum Teil empfindlich erschweren. Bis zum Bau der Eisenbahnen verbanden oft Fähren die beiden Ufer. Dann entstanden Brücken, welche mit Recht bestaunt wurden, wie z. B. die Eisenbahnbrücke über den Firth of Forth bei Edinburgh, oder die Meeresarme wurden untertunnelt (Firth of Severn bei Boston). Heute, im Zeitalter des Autobahnbaues, wurden gewaltige Bauwerke für den Strassenverkehr erstellt. Dabei sei nur an die Firth of Forth Hängebrücke mit den Spannweiten 408, 1060, 408 m erinnert (eröffnet Sept. 1964, Kosten mit Zufahrtsstrassen rd. 235 Mio SFr.).

Am 18. August 1966 wurde durch die Königin-Mutter die Tay-Brücke bei Dundee eingeweiht und dem Verkehr übergeben. Früher bestand neben einer Fähre nur eine Eisenbahnbrücke, welche in einer pechschwarzen Nacht, am 28. Dez. 1879, durch einen Sturm zerstört wurde. Ein Eisenbahnzug mit 26 Reisenden stürzte in die Fluten. Der konstruierende Ingenieur überlebte dieses Unglück nur um vier Monate. Dichter (z. B. Theodor Fontane und Max Eyth) befassten sich mit diesem tragischen Ereignis. Kein Wunder, dass schon seit dem Ersten Weltkrieg an Projekten gearbeitet wurde, um die Strecke zwischen St. Andrews nach Dundee und Aberdeen abzukürzen. Auf dem Lande ist die Strecke von Dundee über Perth nach East Newport rd.

80 km länger als heute über die Brücke. Erst als am 30. Dez. 1959 Ing. W. A. Fairhurst aus Glasgow mit der Projektierung betraut wurde, konnte eine befriedigende Lösung gefunden werden.

Die nachfolgenden Angaben stützen sich auf Baustellenbesuche, Besprechung mit dem Projektverfasser, Ing. W. A. Fairhurst, sowie auf verschiedene Veröffentlichungen.

Allgemeine Angaben

Da die relativ geringe Wassertiefe im Firth of Tay und die rd. 3 km westlich gelegene Eisenbahnbrücke einen starken Verkehr mit grossen Schiffen unmöglich machen, war eine hohe Brücke mit grossen Spannweiten nicht am Platz. Es handelte sich einzig darum, eine schöne Brücke billig herzustellen. Nach Fairhurst wird dieses Kostenminimum erreicht, wenn Fundamente plus Pfeiler ungefähr gleichviel kosten wie der Überbau. Durch die Zolleinnahmen müssen die Auslagen verzinst und amortisiert werden. Für einen Personenzug beträgt der Zoll 2,5 und für einen Lastwagen 10 Shilling. Auf Grund einer Verkehrszählung auf dem damals noch vorhandenen Fährenbetrieb im Jahre 1958 wurde geschätzt, dass die neue Brücke von mehr als 1 Million Fahrzeugen pro Jahr benützt würde. Laut einer Zeitungsnotiz wurde diese Million schon nach 162 Tagen erreicht. Dimensioniert ist die Brücke für einen Verkehr von 24000 Fahrzeugen pro Tag.