

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 59 (1972)
Heft: 4: Unsere städtische Umwelt - Gegenvorschläge

Artikel: Wohnungsnot und Kapitalismus
Autor: Emi, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-45817>

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: 15.03.2025

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

Peter Erni:

Wohnungsnot und Kapitalismus

Der Jammer über die Zerstörung der Städte ist weltweit. Die Planungsmethoden sind verfeinert; seit geraumer Zeit haben sich die Gesellschaftswissenschaftler eingeschaltet. Man rückt der Sintflut mit viel Mathematik und großen elektronischen Gehirnen zu Leibe. Die Fachwelt runzelt die Stirn. Die Laien erhalten ihre Erfahrungen durch Leitartikel und rauhe Prozentzahlen bestätigt.

Wir wissen es: Unser Lebensraum ist bedroht. Wir diskutieren oft und gern darüber im akademischen Zirkel und retten unsere Umwelt, indem wir den Zigarettenstummel nicht mehr auf die Straße werfen. Mit viel Geschick werden erwachende Konflikte mit sanfter Gewalt beigelegt.

Für viele Bewohner ist die Entwicklung ihrer Städte nicht ein Thema für abendfüllende Streitgespräche, sondern gegenwärtige existentielle Not. Sie kommen selten zu Wort. Ihre Interessen wurden bis anhin schlecht vertreten. Es ist an der Zeit, daß sie ihr Geschick selbst an die Hand nehmen.



Abbildung aus: «Der Weg der Menschen. Sechzig Holzschnitte von Frans Masereel», Limmat-Verlag, Zürich 1968

Interessen

Die Wohnung ist Mangelware. Eine während Jahren latente Krise ist ausgebrochen. Nicht zum erstenmal. Aber darüber sprechen die Hüter der (Architektur-)Geschichte selten.

Die Mietpreise stehen in keinem Verhältnis zum Ansteigen des allgemeinen Preisniveaus. Sie sind über alle Maße hoch. Am meisten haben die finanziell schwachen Teile der Bevölkerung, die Arbeiter, Angestellten und Rentner, unter diesem Mißstand zu leiden. Für diese Bevölkerungsgruppen ist die Wohnung eines der wichtigsten Güter, um das Einzige was sie haben, ihre Arbeitskraft, zu reproduzieren. Froh müssen sie sein in der Isolation des Blocks, in jenen tristen Architekturen, dem Mist, auf dem hin und wieder ein baugeschichtliches Denkmal wächst, sich von einer unmenschlichen Arbeit halbwegs ausruhen zu können. Sie zahlen die Hälfte ihres Einkommens an Miete. Wie weit reicht der Rest, wenn konsumiert werden soll, um die kollektiven Illusionen aufzubauen, die dem Leben den letzten und einzigen Inhalt geben?

Für den Eigentümer hingegen ist die Wohnung eine Ware unter andern. Es wird im Wohnsektor nach privatwirtschaftlichen Rentabilitätskalkülen investiert. Dem Kapitalisten ist es gleichgültig, ob genügend Wohnraum vorhanden ist. Ihn interessieren nur die Verwertungsbedingungen seines Kapitals im Wohnungssektor verglichen mit den Profiterwartungen in andern Wirtschaftssektoren.

Seine Arroganz und sein Zynismus sind in unserer Wirtschaftsordnung und die sie erhaltenden politischen Institutionen verankert.

Den elementaren Bedürfnissen des Arbeiters stehen die nach Kapitalvermehrung drängenden Interessen des Kapitalisten gegenüber. Die große Konsumarena täuscht nicht darüber hinweg, daß die Welt in Besitzende und Besitzlose geteilt ist.

Steigende Bodenkosten heißt steigende Mietzinse

Die Bodenpreise sind in den letzten Jahren enorm gestiegen. Das soll uns nicht wundern. Der Preis einer Ware ist der Geld-

ausdruck ihres Wertes. Der Wert des Bodens wird bestimmt durch die jährliche Rente, die er abwirft. Der Meistbietende, das heißt derjenige, der sich die höchste Rente verspricht, wird sich des Bodens bemächtigen.

Die großen Fische fressen die kleinen. Die Großen sind einerseits fähig, durch organisatorische Maßnahmen, durch Rationalisierung die größeren Gewinne zu erzielen, andererseits große Summen langfristig zu investieren. Verwaltung, Banken, große Kaufhäuser und exklusive Geschäfte lagern sich vor allem dort an, wo sie kommunikations- und prestigemäßig die günstigste Position innehaben (Standortgunst). Die Expansion der Wirtschaft erhöht die Nachfrage nach Boden in den innerstädtischen Gebieten. Wenn der Raum zu eng wird, müssen die anliegenden Wohngebiete daran glauben. Wohnungen werden durch Büros verdrängt, kleine Betriebe durch große. Und eine 5-Zimmer-Wohnung wirft natürlich die größere Rendite ab, wenn die Zimmer an Alleinstehende einzeln vermietet werden.

Familien wohnen jetzt in der Agglomeration.

Durch die Trennung von Arbeit und Wohnen entstehen täglich lange Fahrzeiten. Weder Zeit noch Fahrtaxe werden vergütet. Die Ausbeutung in der Produktion und der Lohnraub durch hohe Mietzinse finden hier ihre direkte Fortsetzung.

Eine Klasse hat das Monopol (Oligopol) über den Boden. Durch Zurückhaltung des Bodens zu spekulativen Zwecken werden die Preise zusätzlich in die Höhe getrieben. Diese von unseren Gesetzen bestätigten Machenschaften sind zudem durch die allgemeine Preisinflation potenziert, die sich in der Flucht in die Sachwerte, das heißt in Immobilien, äußert.

Steigende Kapitalkosten heißt steigende Mietzinse

Im gängigen Modell ist die Summe, mittels der ein Gebäude finanziert wird, aus 30% Eigenkapital, aus einer ersten Hypothek von 60% und einer zweiten Hypothek von 10% zusammengesetzt. Die erste und zweite Hypothek wollen verzinst sein. Die

Höhe des Hypothekarzins wird über die Baukosten die Höhe der Miete bestimmen. Aus gesellschaftspolitischen Gründen, um kleinparzelliertes Eigentum an Grund und Boden einer breiteren Bevölkerungsschicht zugänglich zu machen und damit auch in Krisenzeiten den Rückgrat des bestehenden Gesellschaftssystems, das heißt die Fronten der Besitzenden zu stärken, wurde in der Vergangenheit der Hypothekarzinsatz niedrig gehalten. (Vgl. die heutige Förderung der Eigentumswohnungen durch Staat und Kapital.)

Die Periode der Hochkonjunktur nach dem Zweiten Weltkrieg brachte eine Verknappung des Hypothekarkredits mit sich. Für die Banken öffneten sich ertragsreichere Investitionssektoren. Eine restriktive Kreditpolitik trieb zudem die Zinssätze in die Höhe. Das Geld ist teuer. Und damit die Baukosten. Und damit die Mieten.

Steigende Erstellungskosten heißt steigende Mietzinse

Hochkonjunktur und die aus der Preisinflation entstehende Flucht in die Sachwerte führt dazu, daß die Bautätigkeit stark zunimmt. Ein Nachfrageüberhang macht sich bemerkbar, dem die schweizerische Bauindustrie nicht mehr gewachsen ist. Steigende Erstellungskosten sind die unmittelbare, steigende Mietzinse sind die mittelbare Folge.

Die schweizerische Bauindustrie besteht vorwiegend aus Klein- und Mittelbetrieben. Der Rationalisierungsgrad ist außerordentlich gering. Vorwiegend wird in handwerklich-gewerblicher Weise produziert. Natürlich lassen sich vorerst für diese Entwicklung technische Ursachen aufzeigen, und die Schuld kann je nachdem den konservativen Architekten oder den « Bauherren » in die Schuhe geschoben werden. Ausschlaggebend sind aber schlußendlich ökonomische Faktoren, das heißt Faktoren der Kapitalverwertung.

Der hohe Kapitalbedarf der Bauindustrie, verbunden mit einer langen Wiedergewinnungszeit, besonders wenn rationalisiert werden soll, leitete in der Nachkriegszeit eine Entwicklung ein, die jetzt ihre verheerenden Folgen zeigt. Um investiertes Kapital möglichst rasch wiederzugewinnen, investierte der Bau-sektor nicht in Produktionsmittel, sondern in Arbeitskräfte. Der bestehende Nachfrageüberhang verlangte nicht nach Rationalisierungsmaßnahmen. Industrielle Reservearmeen stehen in den mediterranen Ländern zur Verfügung.

Um die Konkurrenzfähigkeit des Baugewerbes auf dem Arbeitsmarkt zu heben, müssen massive Lohnerhöhungen vorgenommen werden, welche bei dem hohen Anteil der nicht maschinellen Arbeit zu drastischen Erhöhungen der Erstellungskosten führen. Das Bauen wird teurer. Die Mehrkosten zahlt der Mieter.

Das Beispiel der Bauproduktion zeigt, wie der Kapitalismus heute, im Gegensatz zu seiner Frühphase, zum Hemmschuh der technischen Entwicklung wird.

Kann man aus dem bis jetzt Gesagten die Wohnungsnot erklären ?

Die Baukosten eines Gebäudes setzen sich aus Erstellungskosten, Land und Kapitalkosten zusammen. Wenn bei steigenden Baukosten die Profite nicht sinken sollen, so ist der Hauseigentümer gezwungen, die entstandenen Mehrkosten auf die Mieter abzuwälzen; wobei der Inhaber eines Dienstleistungsbetriebes oder eines Produktionsbetriebes die Kosten wieder auf

die Kunden überwälzen kann, der Wohnungsmieter sie aber aus seinem Lohn begleichen muß.

Wir haben die Baukosten grob analysiert, und ihr Ansteigen aus den inneren Zwängen des kapitalistischen Wirtschaftssystems abgeleitet. Nicht erklärt ist der Wohnungsmangel (und der damit verbundene Anstieg der Marktmiete). Trotz einer Angleichung der Mietzinse an die Wohnbaukosten, trotz einem relativ geringen Risiko, dem gute Gewinnaussichten gegenüberstehen, ist in den großen Agglomerationen nicht genügend Wohnraum vorhanden.

Die Schuld an diesem Zustand wird oft der staatlichen Interventionspolitik gegeben. Das ist nur teilweise richtig. Wenn der Staat absolute Enthaltensamkeit geübt und nicht mittels Mietpreiskontrolle, Mieterschutz und Wohnbauförderung interveniert hätte, wäre im besten Falle einer geringen Zunahme der Wohnungsmenge eine zusätzliche massive Erhöhung der Mietzinse gegenübergestanden.

Vielmehr ist die Schuld bei jenen Kapitalverwertern zu suchen, die kein Interesse an der Sanierung der Wohnwirtschaft haben. Die schweizerischen Hauseigentümer wollen sich nicht durch intensiven Wohnungsbau selbst konkurrenzieren und ihre Monopolstellung und die damit verbundenen Profite zunichte machen.

Und damit wäre auch ein Weiteres gegeben, nämlich die Definition der Mieten durch die Marktsituation. Wenn die Nachfrage eines Gutes größer ist als das Angebot, steigt sein Preis. In unserem Falle wird das Angebot bewußt und mit Absicht niedrig gehalten.

Widersprüche im Kapital

Hier treten entscheidende Widersprüche zwischen den Haus und Grundeigentum besitzenden Kapitalisten und den Besitzern der Produktionsmittel zutage: Denn steigende Mietzinse schlagen sich in steigenden Löhnen nieder. Welcher Unternehmer würde sich darüber freuen ?

Die reaktionären Kreise des Kapitals lassen sich in ihrer (meist mittelständischen) Vorteilsuche durch nichts beirren. Sie werden selbst zum Hemmnis ihrer Wirtschaftsordnung. Wundert es uns, wenn die fortschrittlicheren Kreise, das Großkapital, eine Verstaatlichung des Bodens in Betracht zieht; die Verzettlung des Grundeigentums erweist sich als Hindernis, in mögliche Mammutüberbauungen und großflächigen Industrieanlagen innerhalb nützlicher Frist zu investieren.

Es ist zwar theoretisch vorstellbar, daß durch die Verstaatlichung des Bodens, die Rationalisierung der Bauindustrie und einer daraus folgenden Verbesserung des Kapitalverwertungsprozesses die Wohnungsnot behoben würde.

Das mittelständische Bürgertum müßte auf seine Vorteile zugunsten des Großkapitals verzichten. Selbst wenn es aber diese Konzessionen freiwillig einginge, und das ist ziemlich unwahrscheinlich, würden sich Ausbeutung und Lohnraub unvermindert fortsetzen. Die Knechte hätten nur ihre Herren gewechselt, und das Spiel liefe, wie es heute schon läuft: Parlamentarier würden diejenige Demokratie vertreten, die 90% der Bevölkerung die gleichen Rechte aufbürdet, nämlich jahrein, jahraus für andere zu schufteten. Es besteht kein Anlaß, zu zweifeln, daß sie auch weiterhin mit Verwaltungsratssitzen dafür belohnt würden, den kleinen und großen « Wirtschaftsgiganten » saftige Landbitzen aus dem verstaatlichten Boden zuzuspielen, auf denen die Bosse weiterhin ihre Arbeitslager organisieren könnten.

Konklusion

Das kapitalistische Wirtschaftssystem hat einmal geschichtliche Bedeutung gehabt. Es hat sich überlebt.

Seine Widersprüche sind auch nicht mit einer besseren Verteilung des Sozialproduktes zu beseitigen.

Mühsam wird heute versucht, mittels künstlich erzeugter Konsumabhängigkeit, raffiniertem Krisenmanagement (in dessen Dienst sich vor allem die Sozialdemokratie gestellt hat) und einem mehr oder minder verhüllten Machtapparat der alten Wasserleiche neues Leben einzuhauchen.

POZ-Gruppe Nulltarif:

Nulltarif für öffentliche Verkehrsmittel in städtischen Agglomerationen

Es braucht keine planerische Ausbildung, um festzustellen, daß die Lebensbedingungen für die Bewohner unserer städtischen Agglomerationen Jahr für Jahr schlechter werden. Nicht nur werden die von einer spekulativen Bautätigkeit hervorgerufene Wohnungsnot und Mietzinssteigerung immer mehr zur Qual der Stadtbewohner, sondern insbesondere die Verkehrsmisere macht die überwiegend negative Stadtentwicklung deutlich.

Bedingt durch die fortschreitende Entmischung unserer Städte werden die Transportstrecken zwischen Wohn- und Arbeitsort zusehends länger, und zusammen mit der Zunahme der Bevölkerung in den Ballungsgebieten nimmt auch das Personentransportvolumen ständig zu. Dagegen kann die für die Verkehrsabwicklung notwendige Verkehrsfläche lange nicht im gleichen Maße gesteigert werden. Wo dies trotzdem geschieht, ist es nur mit einem ins Gigantische wachsenden Aufwand und mit der Zerstörung wertvoller materieller und immaterieller Werte möglich. Man denke etwa an die Verschandelung unserer Städte durch den Bau von City-Ringen und städtischen Expreßstraßen.

Die Unvereinbarkeit dieser beiden Entwicklungstendenzen und die Tatsache, daß sich nicht alle Verkehrsmittel gleich gut für die Bewältigung des städtischen Personennahverkehrs eignen, legen es nahe, in der Stadt- und Verkehrsplanung jenem Verkehrsmittel mit dem höchsten «Wirkungsgrad» den Vorzug zu geben. Daß das öffentliche Massenverkehrsmittel diese Voraussetzungen mit Abstand am besten erfüllt, dürfte allgemein unbestritten sein.

Veränderung des Modal-Splits

Zur Lösung des städtischen Verkehrsproblems ist also die gezielte Veränderung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Massenverkehrsmittels anzustreben. Dieses Ziel kann auf zweierlei Wegen erreicht werden:

- durch die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels und
- durch die Verminderung der Attraktivität des Individualverkehrs.

Beide Maßnahmen werden zwar vor allem in Wahljahren von Politikern aus allen Lagern gefordert, bleiben aber in der

Offene und versteckte Kontrolle.

Offene und versteckte Gewalt.

Die im Dschungel der bürgerlichen Interessen verstrickten Parteien hintertreiben heute die Selbstorganisation der Mieter. Die sozialen Programme ihrer Wahlpropaganda sind nichts anderes als uneinhaltbare Versprechen.

Eine echte Änderung wird erst eintreten, wenn das Volk Boden und Produktionsstätten in der Hand hat; wenn das Volk in allen Bereichen an der Macht ist.



Folge meist bloße Lippenbekenntnisse. Abgesehen von Bologna hat es noch keine Stadtverwaltung gewagt, der scheinbar allmächtigen Autointeressen-Lobby mit der notwendigen Entschlossenheit entgegenzutreten.

Die Praxis verkehrt sich sogar ins Gegenteil: Der Bau von Einrichtungen, die ausschließlich dem Individualverkehr dienen (Cityparkhäuser, Straßenverbreiterungen usw.), schafft immer größere Anreize für die Benützung des Privatautos in der Stadt. Die Folge bleibt denn auch nicht aus: Praktisch die gesamte Verkehrszunahme im Stadtgebiet geht auf das Konto des Individualverkehrs, während die Frequenzentwicklung der öffentlichen Verkehrsmittel seit einigen Jahren stagniert. Gleichzeitig wird aber zudem die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels durch Taxerhöhungen und Leistungsabbau (zum Beispiel Reduktion der Reisegeschwindigkeit infolge Behinderung durch den Individualverkehr usw.) zusehends vermindert.

Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrsmittels

Notwendig sind demnach zunächst Maßnahmen, die geeignet sind, möglichst zahlreiche Autobenutzer zum Umsteigen auf das