

Wohnungsbau in Frankreich

Seit 1959 werden in Frankreich jährlich 300 000 neue Wohnungen gebaut. Mit dieser Zahl kann man jedoch der Wohnungsnot noch lange nicht zu Leibe rücken. Im Departement Seine (Paris) stehen immer noch 165 000 Wohnungssuchende auf der Liste. Draußen auf dem Land und in der Provinz ist es etwas besser. Aber das Wohnungsproblem ist für Frankreich eines der allerschwierigsten, nicht nur weil von den 14,5 Millionen Wohnungen 2 Millionen zu stark belegt sind, sondern vor allem weil die Hälfte dieser Wohnungen mehr als 70 Jahre alt ist und weil 4 Millionen kein eigenes WC und sonstige sanitäre Anlagen haben.

Man müßte, um den Zuwachs an Bevölkerung mit Wohnungen zu versorgen, jährlich mindestens 200 000–250 000 Wohnungen, um die baufälligen Altbauwohnungen zu ersetzen, mindestens 180 000 Wohnungen bauen, und man müßte jährlich 200 000 Wohnungen gründlich erneuern. Wenn dies gelänge, dann hätte man in 20 Jahren die Hälfte aller heute bestehenden Wohnungen erneuert. Aber das wäre das Mindeste, was man erreichen müßte, notwendig wären etwa 10 Millionen Wohnungen.

Um dieses Problem zu lösen, müßten zunächst die Mieten freigegeben werden, weil die festgesetzten Mietpreise keinen Anreiz bilden, weder für den Hausbesitzer, um sein Haus instand zu setzen, noch für den Kapitalbesitzer, um sein Geld in Häusern anzulegen. Außerdem wäre eine Finanzierung auf lange Sicht notwendig, und zwar nicht allein von staatlicher Seite, sondern vor allem von privater. Das aber scheitert daran, daß die meisten Geldgeber fürchten, nach 20 oder mehr Jahren einen entwerteten Franc zurückzuerhalten. Schlecht hat sich für das Bauwesen der staatliche Dirigismus auf dem Grundstückmarkt ausgewirkt. Die Preise der Grundstücke sind ungeheuer gestiegen, und man muß für den Erwerb eines Grundstückes für gewöhnlich über 40 % der Gesamtsumme ansetzen (in Münchens guten Randgebieten 20–30 %). Ganz bedenklich aber wirkt sich die staatliche Bürokratie aus, deren Vorschriften das Bauen zwar nicht gerade unmöglich, wohl aber sehr schwierig machen. Zur Ergötzung sei ein Beispiel genannt: die staatlichen Erlasse für das Bauwesen im Jahr 1963 machen nicht weniger als 50 km Zeilen des *Journal Officiel* aus. Vergleichsweise deutsche Zahlen sind wohl nicht errechnet, man kann aber vermuten, daß auch bei uns die Bürokratie eifrig arbeitet. Weil die Vorschriften so verwickelt sind, darum ist ein eigener Beruf entstanden, der sogenannte „promoteur“, der allein den Behördenkrieg erledigt. Die daraus entstehenden allgemeinen Kosten sind, ohne die Kosten für den promoteur zu rechnen, höher als das Architektenhonorar (*Etudes*, Oktober 1964).

Autobahnen in Frankreich

Frankreich hat zwar das dichteste Straßennetz Europas mit insgesamt 80 000 km, aber nur 200 km Autobahnen, meist auf der Straße Paris-Nizza. Das wäre erträglich, wenn die 80 000 km moderne Straßen wären. Sie sind veraltet, und darum spielen sich 70 % des gesamten Verkehrs auf 10 % dieser Straßen ab. Die Zahl der Verkehrstoten ist deswegen entsprechend hoch. Jeden Sonntag sind durchschnittlich 60 Tote zu beklagen, an Ostern und Pfingsten steigt diese Zahl auf 120, und jährlich sind es etwa 10 000 Tote.

Trotzdem geht man nur zögernd an den Ausbau von Autobahnen. Für 1964 sind 136 km vorgesehen und für 1965 etwas mehr, 168 km. Ein Kilometer Autobahnen kommt auf etwa 3–4 Millionen Francs. Das Geld für einen stärkeren Ausbau wäre leicht aufzubringen. Die *Union routière de France* behauptet, daß die französischen Kraftwagenbesitzer 1963 nicht weniger als 9 Milliar-