

Das Eigenheim bleibt für viele ein Traum

Hauseigentümerpräsidentin sieht Gründe für sinkende Eigentümerquote in hohen Preisen, verschärften Tragbarkeitskriterien und Politik.

Mathias Küng

Die Schweiz ist ein Land der Mieter. Laut den aktuellsten Daten für das Jahr 2020 leben hier 63,8 Prozent der Menschen zur Miete. 36,2 Prozent sind somit Eigentümerinnen und Eigentümer. Das ist im europäischen Vergleich wenig, doch haben die Eigentümer hierzulande in den letzten Jahrzehnten deutlich zugelegt. 1990 etwa machten sie erst 31,3 Prozent aus.

Eigentümeranteil erreichte 2015 den Höhepunkt

Am höchsten ist der Anteil der Mieterinnen und Mieter in städtisch geprägten Kantonen wie Basel-Stadt, Genf oder Zürich. Über 50 Prozent Eigentümer leben hingegen traditionellerweise in Appenzell Innerrhoden und im Wallis. Auch der Aargau hat eine überdurchschnittliche Eigentümerquote. 2010 waren 49,3 Prozent Eigentümer. Damals versuchten besonders viele, angesichts einmalig tiefer Hypothekenzinsen Eigentum zu erwerben. Das gelang auch. Fünf Jahre später waren sie mit 50,5 Prozent erstmals leicht in der Mehrheit.

Doch seither sinkt der Anteil wieder (übrigens sinkt er auch gesamtschweizerisch wieder



«Hürde für Wohneigentum wurde gerade für junge Familien immer höher.»

Jeanine Glarner
Präsidentin HEV Aargau

leicht), obwohl die Hypothekarkonditionen bis vor wenigen Monaten hervorragend waren. Gemäss den jüngsten Daten von 2020 beträgt der Anteil der Eigentümer im Aargau aber nur noch knapp 47 beziehungsweise genau 46,6 Prozent, also weniger als 2010. Warum?

HEV: steigende Preise, Tragbarkeitskriterien

Für Jeanine Glarner, Präsidentin des Hauseigentümergebietes (HEV) Aargau, «ist nicht entscheidend, ob Mieter oder Eigentümer in der Mehrheit sind». Den sinkenden Eigentümerwert erklärt sie sich mit der «seit Jahren anhaltend hohen Bautätigkeit im Aargau und dem womöglich deutlich grösseren Zubau von Mietwohnungen gegenüber Wohneigentum».

Zudem seien weniger Häuser zum Kauf ausgeschrieben als nachgefragt werden. Und, so Glarner: «Aufgrund der massiven Preissteigerung der letzten 20 Jahre ist die Hürde für den Erwerb von Wohneigentum gerade für junge Familien immer höher geworden.»

Dazu hätten die Banken die Tragbarkeitskriterien verschärft, heute wird ein höherer Anteil an Eigenmitteln verlangt. Insgesamt würden gerade jungen Familien immer mehr Steine in den Weg gelegt, gerade seitens der Politik, ist Glarner überzeugt. Sie bedauert diese Entwicklung sehr.

Aber wo legt die Politik jungen Familien Steine in den Weg, sie will doch Eigentum fördern? Per Verfassung müsste sie dies, es gebe aber immer mehr Büro-

kratie und Vorschriften, auch die energetischen Anforderungen an ein Haus stiegen ständig und die Politik verschärfe sie laufend weiter, gibt die HEV-Präsidentin zu bedenken. Aufgrund der geplanten Neueinschätzungen sowie eines Gerichtsurteils kämen zudem mit einem höheren Eigenmietwert bald weitere Mehrkosten auf Eigentümerinnen und Eigentümer zu.

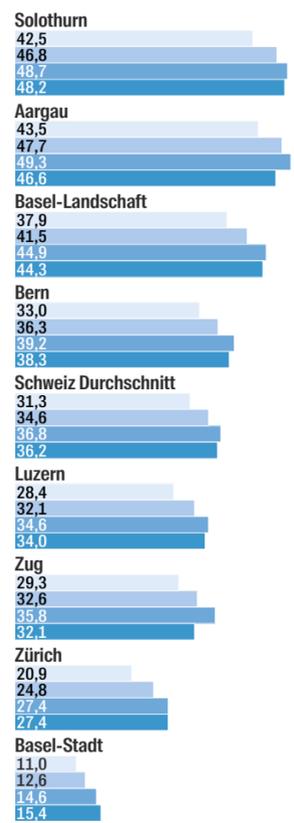
Was würde sie tun, um den Erwerb von Wohneigentum zu erleichtern? Die strikten Tragbarkeitskriterien machen doch Sinn? Letzteres sei gewiss so, räumt Glarner ein, aber: «Die staatliche Regulierungswut muss reduziert werden, diese führt nur zu höheren Wohnkosten für alle.» Die FDP-Grossrätin ist deshalb froh, dass die Regierung bereit ist, zwei Postulate von ihr entgegenzunehmen. In einem fordert sie zusammen mit ihrer Fraktion einen Abbau der Baubürokratie.

Im zweiten verweist sie darauf, dass die Installation einer Fotovoltaikanlage heute im Meldeverfahren erfolgen kann, eine Baubewilligung meist nicht mehr nötig ist. Jetzt will sie zusätzlich mit Blick auf die Neuauflage des kantonalen Energiegesetzes in Übereinstimmung mit Bundesrecht prü-

47% im Aargau sind Wohneigentümer

In Prozent

1990 2000 2010 2020



Quelle: BFS/Grafik: let

fen lassen, «ob und unter welchen Voraussetzungen auch für andere Bauvorhaben ein Meldeverfahren eingeführt werden kann etwa für Fotovoltaikanlagen an Fassaden, Speicherung oder Heizungsersatz».

«Wenn eine Vorlage scheitern soll, dann...»

Was verspricht sie sich von den jüngsten Bemühungen auf Bundesebene, den Eigenmietwert abzuschaffen? Sie ist klar für dessen Abschaffung, und findet es schade, dass sich der Nationalrat nicht durchringen konnte, in der Herbstsession einen Abschaffungsvorschlag zu beschliessen. Glarner: «Er hätte den Vorschlag der Kommission korrigieren müssen. Wenn der Eigenmietwert abgeschafft wird, muss man auch den Schuldzinsabzug abschaffen.»

Über andere Abzüge und deren Ausmass sei zu reden. «Doch das Fuder der vorbereitenden Kommission war völlig überladen. Wenn man will, dass eine Vorlage spätestens an der Urne scheitert, muss man es genau so machen wie die Kommission», kritisiert sie. Eine Rückweisung wäre nicht notwendig gewesen, findet sie, «aber daraus muss jetzt eine mehrheitsfähige Vorlage entstehen».

Was hat ein Eisenbahnwagen neben der Autobahn zu suchen?

Benzin fürs Auto, Proviant für die Autofahrer: Im Oktober 1967 stand neben der Autobahnraststätte in Kölliken Süd ein SBB-Speisewagen.

Patrick Zehnder

Im August 1967 kam es auf der Nationalstrasse 1, so der damalige Name der heutigen A1, bei Oftringen zu einer kuriosen Szene. Im Schrittempo schleppte ein Saurer-Lastwagen einen Speisewagen der SBB nach Safenwil hoch und weiter Richtung Kölliken. Drei Männer folgten dem ungewöhnlichen Transport und warteten mit roten Flaggen die wenigen Autofahrer. Der Speisewagen gehörte zur ersten Autobahnraststätte der Schweiz. Gemietet von den Bundesbahnen, ergänzte er die neue Tankstelle.

Denn nicht nur Treibstoff, Reifendruck und Ölstand galt es zu überprüfen auf der Fahrt zwischen Bern und Zürich. Auch die Menschen im Wagen sollten sich erfrischen und stärken können. Das Provisorium, platziert auf einem kurzen Stück Gleis, weckte beim Schweizer Fernsehen den spöttischen Kommentar: «Von wegen Konkurrenzkampf zwischen Bahn und Strasse».

Alles auf die Bedürfnisse der Autofahrer abgestimmt

In jenen Jahren war die Massmotorisierung bereits fortgeschritten. Die automobile Gesellschaft verlangte nach neuen Einrichtungen, oft nach US-amerikanischem Vorbild. Abgesehen von Tankstellen und Raststätten baute man für die Bedürfnisse der Automobilistinnen und Automobilisten: An verschiedenen Orten im Kanton



Kölliken Süd war 1967 die erste Autobahnraststätte der Schweiz. Als Restaurant diente ein alter Speisewagen der SBB.

Bild: ETH Bibliothek



Die Autobahnraststätte Kölliken Nord in einer Aufnahme von 1971.

Bild: Photoglob

standen PTT-Briefkasten mit dem Einwurf auf der Höhe des Autofensters. Ohne Aussteigen waren sie bequem zu bedienen. Die Hypothekbank Lenzburg stattete 1975 ihren Neubau mit einem Drive-in-Bankschalter aus. 1997 richtete McDonald's in Bremgarten ein Drive-in-Fast-Food-Restaurant ein. Bereits Ende der 1950er-Jahre eröffnete in Spreitenbach das Motel City-Terminal. Es handelte sich um eine pavillonartige Herberge, in der die Zimmer direkten Aussenzugang zum parkierten Auto hatten.

Gut drei Jahre nach der Einrichtung des teilweisen Provisoriums in Kölliken Süd durfte sich das Publikum einige hundert Meter weiter Richtung Zürich in der entgegengesetzten Fahrtrichtung an einem neuen Bauwerk freuen. Die Autobahnraststätte Restoroute Kölliken öffnete Anfang Oktober 1970 ihre Türen.

Restoroute löste 1972 den Speisewagen ab

Als Bauherr trat der Aargauer Autogewerbeverband in Erscheinung, der das Land vom

Kanton im Baurecht übernahm. Augenfällig an dem Pionierbau unter den Autobahnraststätten in der Schweiz ist der grosse Gestaltungswille der verantwortlichen Architekten. Das ist kein Zufall. Der Auftraggeber schlug Angebote für eine standardisierte Raststätte durch die Tankstellenbetreiberin Gulf Switzerland aus. Vielmehr wollte sie ein ebenso hochwertiges wie einmaliges Autobahngebäude erstellen lassen. Im Gegensatz zu anderen Raststätten zeichnet sich die Kölliker Baute dadurch aus, dass sie mehrere Etagen hoch ist. Man habe bewusst einen Baukörper entworfen, der von weither sichtbar sei und damit die Raststätte von anderen Gestaltungsmitteln wie hoch aufragenden Leuchtreklamen unabhängig mache, so der aus Ungarn stammende Architekt Miklos Hajnos (*1936). Das Provisorium mit dem SBB-Speisewagen in Kölliken Süd fand 1972 mit dem Bau eines Restaurants ebenfalls ein Ende.

Zeitgeschichte im Bild

Die «Aargauer Zeitung» veröffentlicht jeweils zu Monatsbeginn in Kooperation mit Zeitgeschichte Aargau eine Fotografie aus der jüngsten Vergangenheit seit 1945. Die aktuelle Ausstellung im Stadtmuseum Aarau widmet sich den gleichen Themen und präsentiert den «Bilderkosmos eines halben Jahrhunderts» www.zeitgeschichte-aargau.ch