

Zeitschrift: Bauen, Wohnen, Leben
Herausgeber: Bauen, Wohnen, Leben
Band: - (1960)
Heft: 41

Artikel: 66 Tausend Kilometer Auto"bahn"
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-651313>

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: 18.01.2025

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

Der Wohnungsbau in den «Agglomerationen» von Zürich und Bern

VLP. Die «Zürcher Statistischen Nachrichten» enthalten im Heft 3/1959 Zahlen und Erläuterungen zu den Wohnbauten in den «Agglomerationen» Zürichs und Berns. Im Heft 4/1959 der Vierteljahrsberichte des Statistischen Amtes der Stadt Bern wird ebenfalls über den Wohnungsbau und die Wohnungsmarktlage berichtet. In der Stadt Zürich wurden 1959 total 2880 Wohnungen in Neubauten erstellt, während 299 Wohnungen abgerissen wurden. Hingegen entstanden in der Stadt Bern in Neubauten 1406 Wohnungen, 313 gingen infolge Abbruches verloren. Während also in Zürich der Bestand an Wohnungen in Neubauten um mehr als das Doppelte als in Bern zugenommen hat, wurden in der Limmatstadt weniger Wohnungen abgerissen als in der Bundesstadt. 1959 wurden demnach in Zürich nicht nur absolut, sondern auch relativ bedeutend mehr Wohnungen auf bisher unbebautem Gelände erstellt als in Bern.

Das Statistische Amt der Stadt Zürich zählt diejenigen 14 Gemeinden zur «Agglomeration» der größten Schweizer Stadt, in denen nach der Volkszählung 1950 mehr als 30 Prozent aller Berufstätigen in der Stadt Zürich arbeiten, während der Anteil der Landwirtschaft an der Gesamtbevölkerung weniger als 20 Prozent ausmacht. Daneben gehören zur «Agglomeration» Bern nur fünf Gemeinden.

In der «Agglomeration» Zürich beträgt der neue Zuwachs an Wohnungen 1959 4076, in derjenigen Berns 2241. 70,7 Prozent aller Wohnungen wurden in Zürich in der Stadt selber erstellt, nur 29,3 Prozent entfallen auf die Außengemeinden, die zur «Agglomeration» gerechnet werden. In Bern hingegen lautet das Verhältnis 63,6 Prozent zu 36,4 Prozent. 1959 hat sich also der Wohnungsbau in Bern stärker in die Außengemeinden verlagert als in Zürich. Das Statistische Amt der Stadt Bern rechnet damit, daß sich die Tendenz, in den Außengemeinden zu bauen, 1960 weiter verstärkt.

Auch in Zürich wird sich der Wohnungsbau mit der Zeit mehr in die Außengemeinden verlagern. Der Anteil an den neu bewilligten Wohnungen ist für Zürich auf 66,4 Prozent gefallen und für die Gemeinden der «Agglomeration» auf 33,6 Prozent gestiegen.

Einsame Einfamilienhäuser

In der Stadt Zürich sind 1959 nur sieben, in der Stadt Bern nur vier Einfamilienhäuser erstellt worden. In diesen Zahlen widerspiegelt sich die Verknappung des Baulandes eindeutig. Nach der Anzahl der Zimmer zeigt sich in beiden Städten eine Zunahme der Dreizimmerwohnungen, in Bern auf 56,2 Prozent, in Zürich auf 44 Prozent. Dagegen wurden in der Stadt Zürich relativ erheblich weniger Vierzimmerwohnungen als in Bern ausgeführt. Der Anteil an Fünfzimmerwohnungen ist in beiden Städten sehr bescheiden, nämlich 2,2 Prozent in Bern und 1,1 Prozent in Zürich. In den

Außengemeinden der Stadt Bern werden dagegen beinahe fünfmal mehr Fünfzimmerwohnungen als in der Stadt selbst erstellt. Für die «Agglomeration» von Zürich fehlen die entsprechenden Angaben. Auch in der Limmatstadt wird man aber den gleichen Schluß ziehen dürfen, daß die

vielköpfige Familie

immer mehr in die Außengemeinden verwiesen wird, weil sie in der Großstadt keine genügend große Wohnung zu einem angemessenen Mietzins erhält.

In den Städten und «Agglomerationen» von Zürich und Bern ist die Wohnungsnot groß, ausgeprägter allerdings in der Limmat- als in der Bundesstadt. In Zürich selbst betrug der Leerwohnungsbestand am 1. Dezember 1959 0,01 Prozent und in der «Agglomeration» 0,04 Prozent. In Bern hingegen standen am gleichen Tag 0,1, in seiner «Agglomeration» 0,4 Prozent aller Wohnungen leer. Dabei gilt die Lage auf dem Wohnungsmarkt als normal, wenn die Leerwohnungsrate 1,0 bis 1,5 Prozent ausmacht!

Der Kubikmeterpreis umbauten Raumes stellte sich in Bern Ende 1959 auf Fr. 117,27, in Zürich auf rund Fr. 108.—. Dementsprechend steht auch der Berner Baukostenindex mit 225,0 Punkten (100 Punkte im Dezember 1939) höher als der Zürcher mit 219,7 Punkten.

Der Vergleich dieser Zahlen zeigt zwischen Zürich und Bern gewisse Unterschiede, die z. B. in der Zusammensetzung der neu erstellten Wohnungen hinsichtlich der Zimmerzahl nicht ohne weiteres erklärt werden können. Für beide Städte ist es hingegen typisch, daß die Wohnbautätigkeit stark auf die «Agglomerations»-Gemeinden übergreift. Dabei ist der Anteil des Wohnbaus in den Außengemeinden Berns nach dem statistischen Material eindrücklicher. Werden aber nicht die neuen Berechnungen, die sich dann zumal auf die

Volkszählung vom Dezember 1960 stützen, dieses Bild verändern, indem die Zahl der zur «Agglomeration» zählenden Gemeinden und damit auch der Anteil an den Wohnbauten in den letzten zehn Jahren zugenommen hat. Schon heute ist die Tendenz, in den «Agglomerations»-Gemeinden anstatt in der Stadt zu bauen, in den Städten Basel, Genf und Luzern viel stärker als in Bern und Zürich ausgeprägt. In Basel sind letztes Jahr 47,3 Prozent, in Genf 53,6 Prozent und in Luzern gar 61,4 Prozent aller Wohnungen in der «Agglomeration» entstanden! Allein aus diesen Zahlen zeigt sich klar, daß die großen Probleme, die durch das Bauen in der Stadt und in der «Agglomeration» entstehen, nicht von jeder einzelnen Gemeinde isoliert und unkoordiniert gelöst werden können. Je früher und je wirkungsvoller alle diese Gemeinden in einer Regionalplanung zusammenarbeiten, desto größer bleibt die Möglichkeit, z. B. durch Zweckverbände gemeinsame Aufgaben zu lösen.

kehrstockungen so weit wie möglich zu vermeiden. Dennoch dürften die geplanten Super-Highways überall ohne größere Umwege zu erreichen sein. Wie die bereits vorhandenen, gebührenpflichtigen Auto«bahnen», bieten sie breite, vier-, sechs- oder achtspurige Fahrbahnen, die keine Plankreuzungen mit ihren Gefahren kennen. Luxusmotels, Raststätten und Tankstellen befinden sich an den parallelverlaufenden Zubringerstraßen. Das gesamte Auto«bahn»netz des «Interstate System» wird nach seiner Fertigstellung 90 Prozent der amerikanischen Städte über 50 000 Einwohner miteinander verbinden.

Verkehrsexperten sind davon überzeugt, daß sie die Erfordernisse des Straßenverkehrs im Jahre 1975, auf die ihre Pläne abgestimmt sind, keineswegs überschätzt haben. Eher könnte die ständig wachsende Anzahl von Kraftfahrzeugen und ihre Beliebtheit als Transportmittel (für die sich ja Eisenbahn-, Omnibus- und Fluglinien anbieten) einige der Super-Highways, noch ehe das Gesamtangebot selbst überhaupt ausgebaut ist, veraltet erscheinen lassen. Grundlage der Planungen bildet eine

für 1975 angenommene Bevölkerungszahl von 230 Millionen Amerikanern. Sie schließt 154 Millionen Menschen der Altersgruppe 17 bis 74 ein, die als potentielle Autofahrer gelten können. Letzte Statistiken aus dem Jahre 1959 geben als Gesamtzahl der registrierten Kraftfahrzeuge 71,5 Millionen an. Für 1976 rechnet man mit 114 Millionen.

Zieht man ferner die Erfahrungen mit den sehr stark befahrenen gebührenpflichtigen Auto«bahnen» in Betracht, dann erscheint auch die Annahme gerechtfertigt, daß das neue «Interstate System» 20 Prozent des amerikanischen Straßenverkehrs aufnehmen wird, obwohl seine 66 000 Kilometer nur 1,2 Prozent des gesamten Straßennetzes ausmachen. Die Anlage des «Interstate System» und der Ausbau normaler Highways in einer Gesamtlänge von 1,12 Millionen Kilometern wird schätzungsweise 50 Milliarden Dollar kosten.

Sicherheit und Bequemlichkeit des neuen Auto«bahn»netzes sind Gegenleistungen, für die der amerikanische Autofahrer zu zahlen bereit ist. Die zusätzlichen Steuern, die seit 1956 auf Treibstoff, Schmierstoff und Kraftfahrzeug-

zubehör erhoben werden, fließen einem besonderen Fonds in Washington zu, dessen Gelder je nach Bedarf zur Finanzierung des Großprojektes verbraucht werden. John

Kaleidoskop

bwl. Kaleidoskopisch, im bunten Wechsel der Jahreszeiten, wechseln die Menschen mit den verschiedenen Speisen und Getränken ab. Gerade jetzt, im Herbst, reizt der Appetit wieder stärker. Man ißt gerne — daheim und auswärts — wieder etwas schwerere Kost; denken wir nur an das Wildbret. Gerade jetzt, für den Herbst und den kommenden Winter, mündet ein Apéro wieder mehr. Je lieber man ißt, desto wichtiger der Apéritif. Nun, wenn der Speise- und Getränkewechsel auch wieder größer ist, eines bleibt fest und sicher: Die Bevorzugung des «Weisflog-Bitters» als Apéritif! Das kommt daher, weil der geringe Alkoholgehalt, die Prise Rohrzucker und die verschiedenen Bitterstoffe jenes Würzige ergeben, sozusagen jenes Kaleidoskop, das den «Weisflog» so beliebt macht. Darum: «Gesundheit!»

60/32/4 3

jetzt auch im Sparpaket

Henkel dixan
mit gebremstem Schaum zum Waschen in allen Waschmaschinen

Einfacher Waschen ...

Bisher brauchten Sie:

- Vorwaschmittel
- Mittel gegen Kalkniederschlag
- Waschmittel
- Bleichmittel
- Spülmittel
- Reinigungsmittel für Maschine

früher: 6 Mittel

Heute brauchen Sie nur noch:

dixan

heute: 1 Mittel

im Riesenspaket mit doppeltem Inhalt nur Fr. 2.55

66 Tausend Kilometer Auto«bahn»

Die amerikanische Bundesregierung hat einen neuen Bericht über den Stand der Arbeiten an einem gewaltigen Straßenbauprojekt veröffentlicht, über das sich praktisch jeder Amerikaner im Lauf der letzten Jahre aus eigener Anschauung informieren konnte. Als Teil des zusammenhängenden Autobahnnetz ganz USA umspannen soll, sind inzwischen weitere 400 Kilometer Straße dem Verkehr übergeben worden. Damit ist mehr als ein Fünftel des im Jahre 1956 von der amerikanischen Bundesregierung und den Einzelstaaten gemeinsam in

Angriff genommenen Straßenbauprojektes fertiggestellt. Und schon heute sorgen 14 570 Kilometer des auf 66 000 Kilometer geplanten Systems von Super-Highways für eine Entlastung des reichlich strapazierten normalen Straßennetzes.

Vor vier Jahren begannen Amerikas Autofahrer in Form von erhöhten «Kraftstoffsteuern» ihren Obolus für dieses Projekt zu entrichten.

Das neue Auto«bahn»system soll bis 1972 fertiggestellt sein. Zufahrtsstraßen wird es nur in beschränkter Zahl geben, um Ver-