

Wohnbaupolitik und öffentliche Verkehrsmittel

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **25 (1950)**

Heft 4

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-102168>

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.

die Abtritte auf der Laube an der Hinterfassade, dieses je nach wirtschaftlichem Vermögen in kleinsten Ausmaßen auf schmälster oder — entsprechend größer dimensioniert — auf breiterer Riemenparzelle erstellte Einfamilienhaus ist für eine Nutzung bis in den letzten Winkel berechnet; seine Nachteile: die engen Räume sowie die gefangene, dürftig beleuchtete und nur indirekt entlüftbare Küche, widersprachen weder den mittelalterlichen Lebensgewohnheiten noch den damaligen hygienischen Auffassungen. Diese sinnvolle und bei vernünftigem Gebrauch erträgliche Disposition wurde jedoch sogleich völlig entwertet durch horizontale Unterteilung nach Stockwerken, besonders während der Verknappung des städtischen Wohnraumes im 19. Jahrhundert, weniger durch die im Mittelalter geübte, in Basel seit 1419 verbotene vertikale Unterteilung kleiner Häuser. Unangenehm wurden die Verhältnisse — nach den Fünferakten zu schließen — vor allem durch die seit dem 16. Jahrhundert einsetzende Überbauung der Hinterhöfe; hieraus erwachsen meistens die bedrückende räumliche Enge und die bedenkliche Schmälerung von Luft und Licht. Und als dann gar später noch Aufstockungen hinzutraten und die ursprünglichen, weise bedachten Gassenprofile zerstörten und die Mietwohnung auf-

kam, war der Zerfall der mittelalterlichen Bauweise und ihres bis dahin vorherrschend gebliebenen Wohnhaustyps nicht mehr aufzuhalten. Ganze Quartiere wurden durch Abbruch saniert, viele einstige Handwerkerhäuser mußten mächtigeren Neubauten an verbreiterten Straßen weichen, manche Partie im Stadtbild hat ihr altes Gepräge verloren. Indessen sind die schönsten und verhältnismäßig gut erhaltenen Stadtteile noch vorhanden. Ihnen wird seit den dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts wiederum vermehrte Beachtung gezollt und Sorgfalt gewidmet. Gesetzliche Bestimmungen sind zu ihrem Schutze erlassen worden und staatliche Maßnahmen vorgesehen, um mit Hilfe des Arbeitsrappens die Erhaltung wertvoller Einzelbauten und die Gesundung ganzer alter Stadtteile durch Auskernung und innere Restauration zu ermöglichen. Das Lob Petrarcas soll weiterhin Gültigkeit besitzen, und daß Piccolominis Urteil auch in seinem leicht ironischen Unterton die Berechtigung nicht einbüßt, dafür sorgt der Genius loci.

Rudolf Kaufmann.

Für eingehendere Auskünfte sei auf des Verfassers Arbeit über «Die bauliche Entwicklung der Stadt Basel», 126. und 127. Neujaarsblatt, Basel 1948/49, verwiesen.

Wohnbaupolitik und öffentliche Verkehrsmittel

Es ist wohl der berechtigte Wunsch der Bewohner jeder Siedlung, an das Verkehrsnetz desjenigen Wirtschaftsgebietes angeschlossen zu werden, mit dem sie mehr oder weniger stark verbunden sind. Dies gilt auch für die an der Peripherie der großen Städte unseres Landes liegenden Außenquartiere oder Vororte.

In früheren Jahren war es hauptsächlich die ländliche Bevölkerung, die sich in die Stadt begab, um ihre Produkte abzusetzen. Die fortschreitende Industrialisierung der Städte hatte jedoch dazu geführt, daß sich einerseits die Stadtbevölkerung mehr und mehr am Stadtrand niederließ, andererseits aber die Landbevölkerung die Verdienstmöglichkeiten der aufstrebenden städtischen Industrie wahrnahm und in den Fabriken Arbeit suchte.

Alle diese Leute betrachten es heute als selbstverständlich, daß sie durch das öffentliche Verkehrsmittel rasch, sicher und billig von zu Hause an ihren Arbeitsplatz oder umgekehrt geführt werden.

Wenn wir die Entwicklung der Verkehrsverbindungen der Stadt Basel mit den Vororten betrachten und sie mit der baulichen Entwicklung dieser Vororte vergleichen, so darf vorab festgestellt werden, daß das öffentliche Verkehrsmittel in den weitaus meisten Fällen der baulichen Entwicklung vorausging, ja diese recht eigentlich förderte. Dieses Vorschieben des öffentlichen Verkehrsmittels, das bis in die zwanziger

Jahre nur aus der Straßenbahn bestand, in noch unerschlossene Gebiete trug zur Ausweitung der Städte sehr viel bei. Die Baulust wurde in jenen Gebieten gefördert, in denen durch das Vorhandensein einer Verkehrsverbindung die Distanz zwischen Wohnort und Stadtzentrum bequem und in kurzer Zeit zurückgelegt werden konnte.

Andererseits aber bedeuteten diese Anlagen für die Bahnen eine Belastung, die sie auf die Dauer kaum zu tragen imstande waren. Was für Basel zutrifft, wird auch durch die in andern Städten gemachten Erfahrungen bestätigt.

Im Jahre 1895, dem Gründungsjahr der Basler Straßenbahnen, betrug die Länge des «Netzes», nämlich der Linie 1 vom Zentralbahnplatz via mittlere Rheinbrücke nach dem alten Badischen Bahnhof, 1830 Meter. In den folgenden 20 Jahren wurde das Netz auf eine Länge von 34 000 Metern gebracht, und zwar wurden folgende Strecken innerhalb der Landesgrenzen hinzugebaut:

1897: Zentralbahnplatz—Wettsteinplatz—Badischer Bahnhof

Klaraplatz—Klybeckschloß

Aeschenplatz—Schulstraße Birsfelden

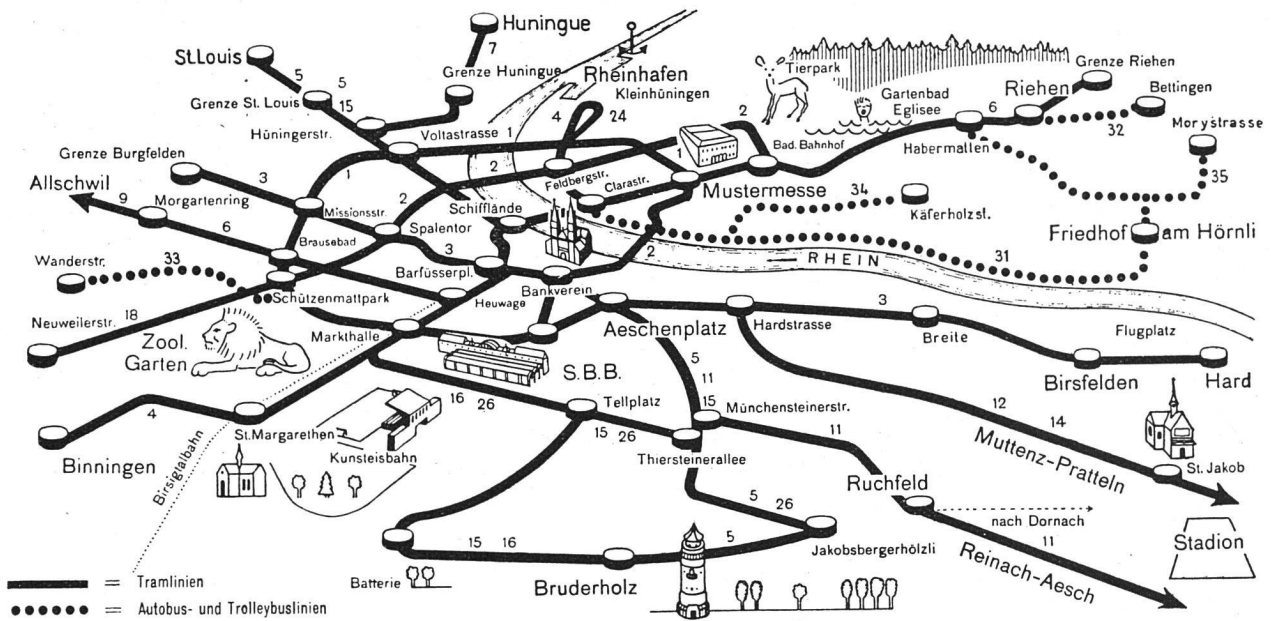
1900: Barfüßerplatz—Allschwilerstraße—Morgartenring

Totentanz—Landesgrenze St-Louis

Marktplatz—Totentanz

- 1902: Elisabethenanlage—Güterstraße
Münchensteinerbrücke—Kantonsgrenze
Dreispietz
- 1903: Margarethenbrücke—Missionsstraße
Margarethenbrücke—Zentralbahnplatz
- 1904: Missionsstraße—Kannenfeldstraße
- 1905: Morgartenplatz—Allschwil
- 1906: Missionsstraße—Hilfsspital
- 1908: Basel—Riehen
- 1910: Lysbüchel—Landesgrenze—Hünigen
- 1912: Gärtnerstraße—Wiesenplatz
- 1913: Kannenfeldstraße—Elsässerstraße
Clarastraße—Badischer Bahnhof

Diese für damalige Verhältnisse überdimensionierte Führung von Linien in zum Teil noch unerschlossene Gebiete zum Zwecke der Förderung der Baulust mußte sich früher oder später rächen. Immer mehr rang sich die Erkenntnis durch, daß zu Lasten des öffentlichen Verkehrs keine Siedlungspolitik getrieben werden darf, schon deshalb nicht, weil ein Ansteigen der Bodenpreise festzustellen war, sobald ein Gebiet vom öffentlichen Verkehr erfaßt wurde. Das hatte wiederum zur Folge, daß in erster Linie die Bodenspekulation profitierte und erst in zweiter Linie die Siedler, denen man durch indirekten Zuschuß öffentlicher Mittel billiges und gesundes Wohnen ermöglichen wollte. Außerdem mußten die kostspieligen Straßenbahn-



Linienführungsplan der Basler Verkehrsbetriebe

Diese Aufstellung zeigt deutlich, wie das Netz immer weiter vom Stadtzentrum aus in die verschiedenen, damals noch wenig besiedelten Außenquartiere vorgeschoben wurde. Die französische Grenze wurde bei St-Louis überschritten und bei Hünigen erreicht. Die Grenze bei Riehen-Lörrach ist erst im Jahre 1914, diejenige bei Burgfelden erst 1930 erreicht worden.

Mit dieser Ausdehnung des Netzes hielten weder die durchschnittlichen Frequenzen noch die Einnahmen Schritt. Folgender Vergleich zeigt, wie sich die Erweiterung des Netzes für die Basler Verkehrsbetriebe auswirkte:

	Einnahmen pro Wagenkm.	Beförderte Personen pro Wagenkm.
1896	97,3 Rp.	7,58
1913	52,6 Rp.	4,71

Diese rückläufige Entwicklung erfolgte, obwohl in der Zwischenzeit der Tarif zu zwei Malen erhöht worden war. Sie zeigt auch, daß für das erweiterte Netz noch kein genügendes Fahrbedürfnis bestand.

anlagen verzinst und unterhalten werden, ohne daß mit entsprechenden Einnahmen zu rechnen war.

Neue Wege wurden beim Bau der ersten Bruderholzlinie Leimgrubenweg—Jakobsberg—Hummel im Jahre 1915 beschritten. Von der Landgesellschaft Bruderholz wurde den Behörden der Wunsch nach einer Straßenbahnverbindung unterbreitet. Obwohl man den Bau dieser Linie keineswegs vorgesehen hatte, war nicht zu bestreiten, daß eine Straßenbahnverbindung eine fast notwendige Voraussetzung für die rasche bauliche Entwicklung jenes Gebietes war. Die Behörden stellten sich jedoch auf den Standpunkt, daß es nur ihre Aufgabe sei, in der Ebene den Anschluß an das bestehende Netz herzustellen, während die Erstellung der Linie über das Bruderholzplateau selbst im wesentlichen auf Kosten der Interessenten zu erfolgen habe. Der Betrag, für den die Eigentümer jener Gebiete, denen die Straßenbahn Vorteile brachte, aufzukommen hatten, setzte sich zusammen aus den Kosten für den Landerwerb sowie aus den Baukosten der Straßen-

bahnlinie und aus einem Beitrag an das Betriebsdefizit, das für 15 Jahre auf 200 000 Fr. berechnet wurde. Die Gesamtsumme, die die Interessenten zu bezahlen hatten, bezifferte sich auf 495 000 Fr.

Das Bruderholzplateau wurde jedoch hauptsächlich von der westlichen Seite her bebaut. Im Jahre 1930 mußte man sich im Hinblick darauf, daß jenen Bewohnern der Umweg über den Hummel und den Jakobsberg nicht zugemutet werden konnte, entschließen, die Linie via Tellplatz—Wolfsschlucht zu erstellen. Damit waren für das Bruderholz günstige Verbindungen mit der Stadt hergestellt.

Mit der Einführung der schienenlosen Verkehrsmittel Autobus und Trolleybus ergaben sich für den öffentlichen Verkehr neue Aspekte. Waren, solange die Straßenbahn das einzige Verkehrsmittel darstellte, für den Bau einer Linie beträchtliche Mittel erforderlich, wobei eine einmal erstellte Linie kaum mehr zu verändern war, so ist es heute möglich, Gebiete, die man an das Verkehrsnetz anschließen will, mit Autobussen «abzutasten». Es braucht dabei keine besonderen Anlagekosten. Bewährt sich eine Linienführung nicht, so kann sie jederzeit abgeändert oder ganz aufgehoben werden. Hier hat der Autobus beträchtliche Vorteile aufzuweisen. Und dennoch muß der Grundsatz «Keine Siedlungspolitik zu Lasten des öffentlichen Verkehrs» auch heute noch aufrechterhalten werden. Nicht nur für die Basler Verkehrsbetriebe, sondern für jedes Nahverkehrsunternehmen sind Linien, die aus siedlungspolitischen Gründen in Gebiete vorgetrieben werden, in denen noch kein eigentliches Verkehrsbedürfnis besteht, gleich welches Verkehrsmittel verwendet wird,

ein unrentables Unterfangen. Festgestellt werden muß, daß auch Verkehrsbetriebe nach wirtschaftlichen Grundsätzen geführt werden müssen. Siedlungspolitik zu treiben kann von ihnen nur verlangt werden, wenn die dadurch entstehenden Kosten von anderer, das heißt interessierter Seite getragen werden.

Wirkte sich das weitläufige Netz in den Jahren bis zum zweiten Weltkrieg in finanzieller Hinsicht für das Unternehmen als starke Belastung aus, so ist die Überbauung noch unbesiedelter Gebiete nach dem zweiten Weltkrieg derart rasch fortgeschritten, daß das öffentliche Verkehrsmittel nicht mehr zu folgen vermochte. Neue Siedlungen entstanden rascher, als das notwendige Rollmaterial zu deren Bedienung beschafft werden konnte. Nur schrittweise vermochten daher die Basler Verkehrsbetriebe den Wünschen der Bewohner jener Gebiete zu entsprechen und den Anschluß an das Verkehrsnetz herzustellen. Noch ist dieser Rückstand keineswegs aufgeholt. Die neu eintreffenden Autobusse werden es jedoch ermöglichen, jene Gebiete zu erfassen, die vom öffentlichen Verkehrsmittel am schlechtesten bedient werden.

Weder das Vorschieben des öffentlichen Verkehrsmittels in unbesiedelte Gebiete noch das «Hintennachhinken», wie es zwangsläufig nach dem letzten Weltkrieg erfolgte, kann demnach die richtige Lösung sein. Ideal wäre, wenn gleichzeitig mit dem Entstehen neuer Siedlungen auch der Anschluß an das Verkehrsnetz erfolgen könnte. Dann erfüllt der öffentliche Verkehr seine volkswirtschaftliche Aufgabe, ohne sich eigenwirtschaftlich allzusehr zu schaden. B.

AUS STAAT UND WIRTSCHAFT

Neue Wohnbaukredite bewilligt

In Winterthur fand zugleich mit der Abstimmung über die kantonale Vorlage auch eine solche über einen städtischen Wohnbaukredit statt. Die Stimmberechtigten haben einem weiteren Kredit von Fr. 500 000.— mit 9120 Ja gegen 7856

Nein zugestimmt.

Mit 102 gegen 10 Stimmen hat der *bernische* Große Rat einen Kredit von 3 Millionen Franken zur Vorlage vor Volksabstimmung gutgeheißen.

Die Bautätigkeit im Jahre 1949

Vom Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit

Im Jahre 1949 sind in den erfaßten 382 Gemeinden mit über 2000 Einwohnern insgesamt 15 038 Neubauwohnungen erstellt worden. Diese Zahl bleibt um 22,1 Prozent hinter dem Vorjahresergebnis zurück, ist aber immer noch größer als die Vergleichszahlen sämtlicher Jahre von 1935 bis 1947. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr betrifft alle Ortsgrößenklassen; er ist jedoch in den Städten mit 10 000 bis 100 000 Einwohnern und den großen Landgemeinden stärker ausgeprägt als in den kleinen Landgemeinden und insbesondere in der Großstadtgruppe, deren Anteil an der Gesamtstellung sich infolgedessen von 32,7 auf 40,9 Prozent erhöhte, während

derjenige der übrigen Städte von 32,5 auf 25,0 Prozent gesunken ist. Mit 34,1 Prozent erreichen die Landgemeinden noch nahezu ihren letztjährigen Anteil. Die Einfamilienhäuser vereinigen 18,8 Prozent der Totalproduktion auf sich (Vorjahr 21,2 Prozent). Der Anteil des genossenschaftlichen Wohnungsbaus beträgt im Berichtsjahr 41,3 gegenüber 44,9 Prozent im Vorjahr, derjenige der subventionierten Wohnungsproduktion 64,6 gegenüber 68,4 Prozent. Auf Kleinwohnungen (mit ein bis drei Zimmern) entfallen 56,5 Prozent aller Neubauwohnungen gegen 52,6 Prozent im Vorjahr.

Durch Umbauten sind im Berichtsjahr 484 Wohnungen