

Zeitschrift: Wohnen
Band: 25 (1950)
Heft: 4

Artikel: Neue Wohnbaukredite bewilligt
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-102169>

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: 24.11.2024

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

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