Zeitschrift: Wohnen

Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger

Band: 28 (1953)

Heft: 12

Artikel: Die Verkehrsverhältnisse in Winterthur

Autor: Real, W.H.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-102616

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

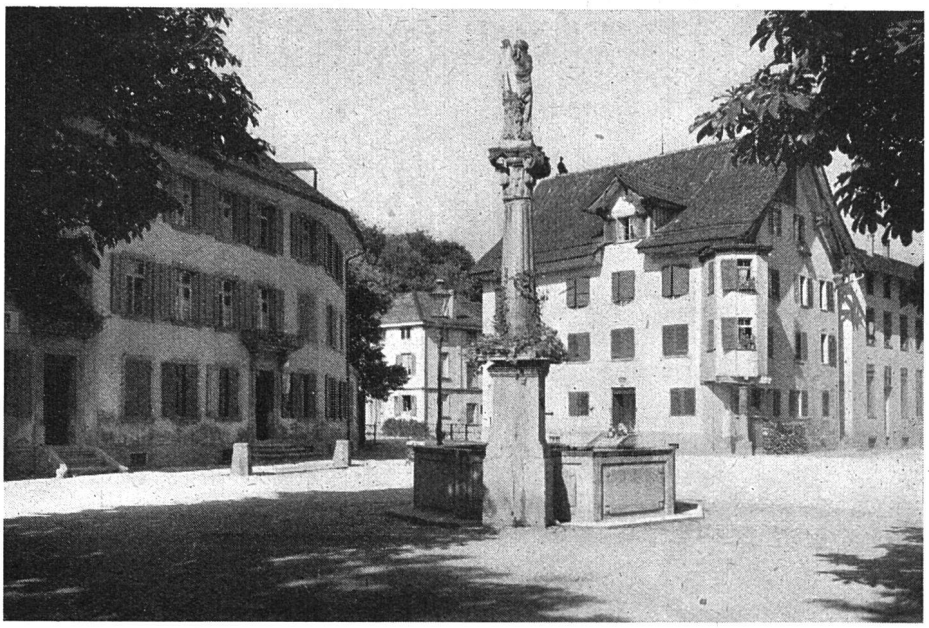
Terms of use

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

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

Gerechtigkeits-Brunnen an der Technikumstraße



der jetzigen Technikumstraße, wegen ihrer guten Besonnung. Vor der Nordmauer wurden die Gärten in der Neuzeit zum großzügigen Stadtgarten zusammengefaßt.

Anfang des 19. Jahrhunderts konnten die engen Wohnbezirke gelockert werden; neue, mit vielen Gärten durchsetzte Quartiere entstanden. Die Einwohner, die rücksichtslos die prachtvollen Stadttore niedergerissen hatten, wollten keine geschlossene Bauweise mehr, durch die man allzu lange eingeengt gewesen war. Dieser Widerwillen gegen die engen Straßen war der eigentliche Leitgedanke bei der Bildung der weiträumigen heutigen Gartenstadt, die den besonderen Charakter von Winterthur bildet.

Hand in Hand mit dem Aufblühen der Industrie ging die rapide Zunahme der Bevölkerung, die nun durch den Export eine erweiterte Existenzgrundlage erhalten hatte. *R. Ernst*

Die Verkehrsverhältnisse in Winterthur

Dr. *W. H. Real,* Stadtplanarchitekt

Der Verkehr ist eine menschliche Einrichtung, die eine Ortsverschiebung von Menschen und Gütern bezweckt. Er wird um so größer, je dichter die Menschen beisammen sind, je größere Mengen an Waren an einer Stelle produziert und umgesetzt werden, und dies ist in den Städten. Der Verkehr mit seinen verschiedenen Einrichtungen ist jung, viel jünger als die Bebauung in alten Städten. Während der Verkehr immer noch zunimmt, bleiben einmal erstellte Häuser — bekanntlich mit einer Lebensdauer von 150 bis 300 Jahren — immer am selben Platze bestehen. Diese Tatsache ist in der Verkehrsplanung immer wieder vor Augen zu halten. Die mittelalterlichen Stadtkerne — wie auch Winterthur einen solchen in selten schöner Form erhalten hat — weisen Gassen und enge Sträßchen auf, die wohl niemals für einen immer noch zunehmenden Motorfahrzeug- und Radfahrerverkehr geplant und gebaut worden sind. So zeigt es sich heute, daß wir da, wo wir ausgedehnte Verkehrsflächen brauchten — eben in der Innenstadt —, sie nicht haben und dort, wo keine breiten, zahlreichen Straßen nötig wären — in den Wohnquartieren jüngeren Erstellungsdatums —, ein Übermaß von nicht benötigten Verkehrsflächen vorhanden ist. Wir können aber nicht einfach wertvolles Kulturgut, die alten Bebauungen, zugunsten größerer Verkehrsflächen zerstören. Allein schon die Wirtschaftlichkeit sämtlicher Verkehrsprojekte setzt diesen Ideen Schranken auf. Die moderne Verkehrsplanung hat deshalb in enger Zusammenarbeit mit der Stadtplanung und letztlich unter Berücksichtigung des Gemeindefinanzhaushaltes zu erfolgen, will sie nicht Gefahr laufen, als utopisch und undurchführbar schubladisiert zu werden.

Wie in jeder Stadt, setzt sich auch in Winterthur der Verkehr aus verschiedenen Gattungen zusammen. In einem *Verkehrs-Kategorisierungsplan* ist zunächst der Verkehr in seinem Bestande, seiner Abwicklung zu erfassen. Als wichtigste Straßenverkehrsgattung — und dies ist wohl in jeder größeren Stadt so — finden wir den *Ein- und Ausfallverkehr.* In Winterthur — topographisch in einem Talkessel mit mehreren einmündenden Seitentälern gelegen — bestehen sechs mehr oder weniger wichtige Ausfallstraßen: die Zürcherstraße, die Wülflingerstraße (Weiach–Basel), die Schaffhauserstraße, die Frauenfelderstraße, die St. Gallerstraße und endlich die Tößtalstraße (vergleiche Fig. 1: Der Verkehr heute, Bestandesaufnahme). Alle diese Straßen führen radial gegen das Stadtzentrum. Sie dienen dem Verkehr zwischen den näheren Städten und größeren Ortschaften. Sie durchkreuzen auf Stadtgebiet zahlreiche Straßen, die dem innerstädtischen Verkehr dienen und werden im Verkehrsablauf durch diese vielen Einmündungen und Kreuzungen gehemmt. Behelfsmäßig soll diesem ungünstigen Umstand durch Verkehrssignalanlagen und Stopsignale Abhilfe geschaffen wer-

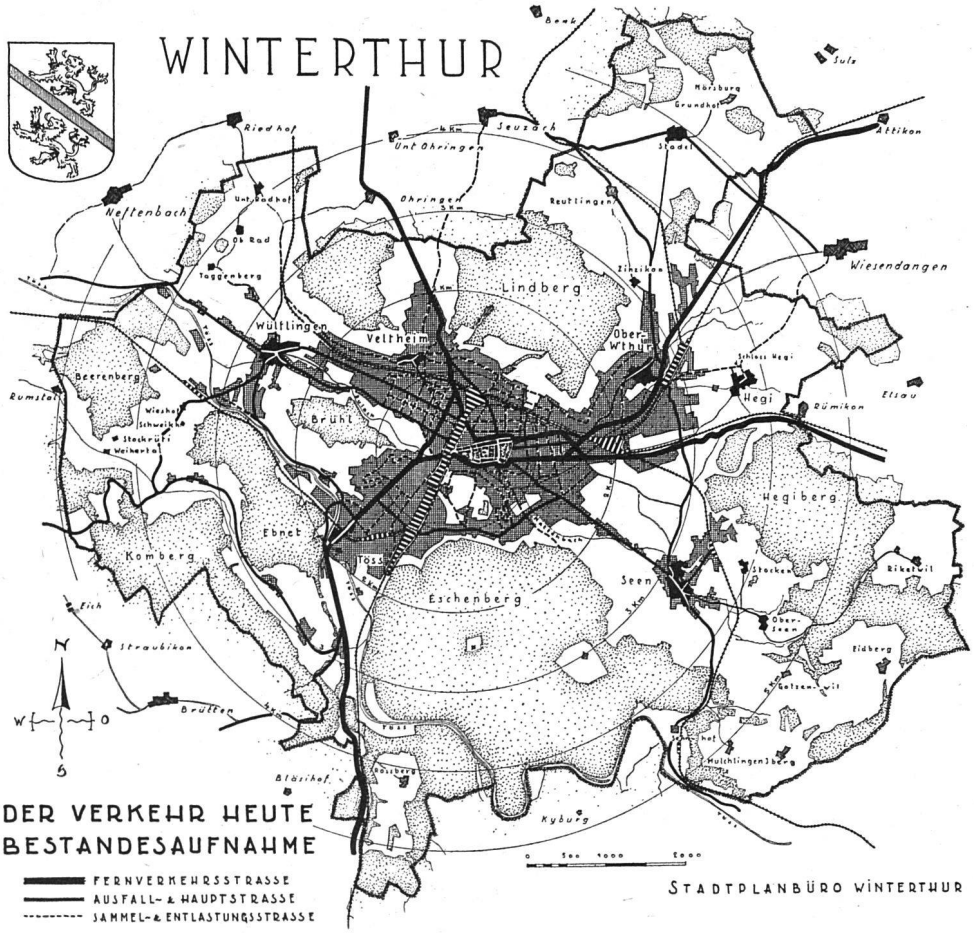


Fig. 1 **DER VERKEHR HEUTE**
BESTANDESAUFNAHME

FERNVERKEHRSSTRASSE
AUSFALL- & HAUPTSTRASSE
SAMMEL- & ENTLASTUNGSSTRASSE

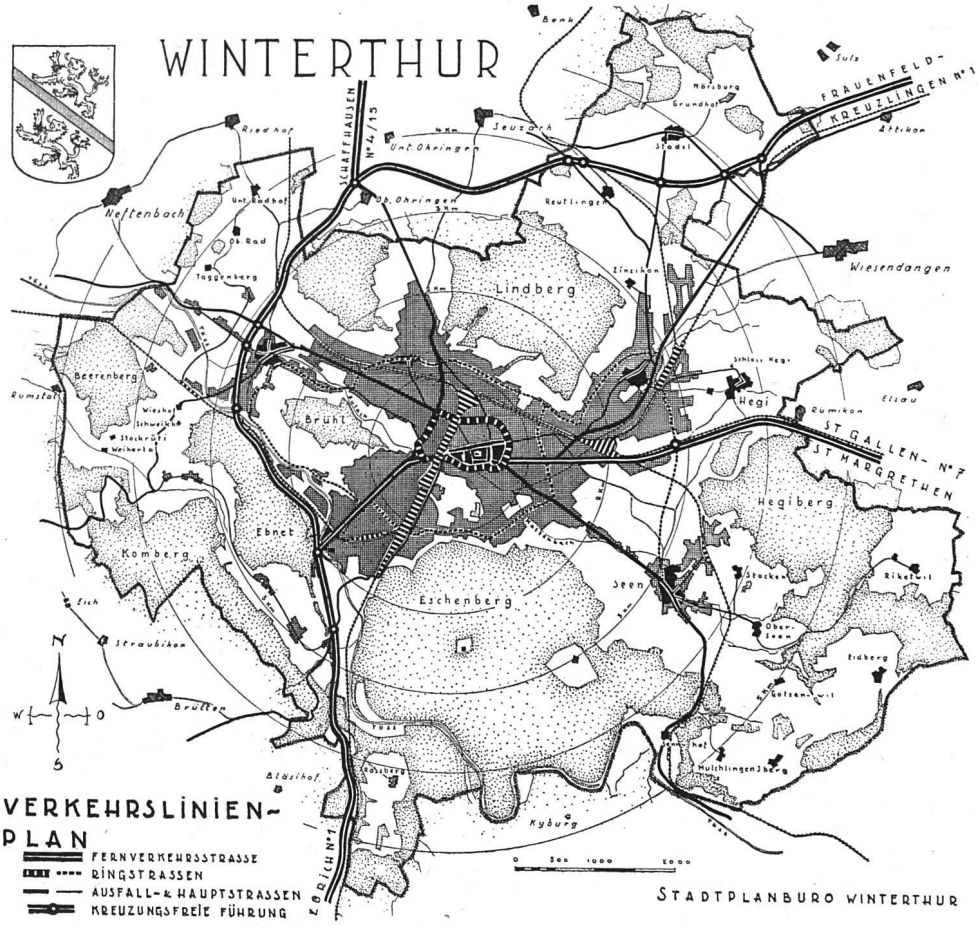


Fig. 2 **VERKEHRSLINIEN-PLAN**

FERNVERKEHRSSTRASSE
RINGSTRASSEN
AUSFALL- & HAUPTSTRASSEN
KREUZUNGSFREIE FÜHRUNG

den. Eine endgültige Verbesserung kann jedoch nur durch Unterbindungen dieser häufigen Einmündungen erzielt werden.

Als zweite, fast ebenso wichtige Verkehrsgattung spielt der *Fernverkehr,* der rasche Durchgangsverkehr eine bedeutende Rolle. Brachte doch der automatische Zähler auf der Zürcherstraße, der schweizerischen Hauptstraße Nr. 1 — Saint Julien–Genf–Lausanne–Zürich–Winterthur–Kreuzlingen —, das bemerkenswerte Resultat eines maximalen Tageswertes (am 3. Mai 1953) von 9795 Fahrzeugen. Der minimale Tageswert (am 9. Mai 1953) betrug 5628, stieg dann aber im August sogar auf 6100 Fahrzeuge. Damit ist der Nachweis erbracht, daß die Teilstrecke Zürich–Winterthur zur meist frequentierten Straße sämtlicher schweizerischen Hauptstraßen aufgerückt ist. — Winterthur wird übrigens noch von den Fernverkehrsrouten Nr. 7 — nach Richtung St. Gallen–St. Margrethen, ferner Nr. 4/15 Schaffhausen–Winterthur–Zürich–Innerschweiz — durchschnitten. Alle diese Straßen tangieren heute — mit Ausnahme der letzteren — den Bahnhofplatz und blockieren dort in den Verkehrsspitzen den übrigen Verkehr je länger je unangenehmer.

Der *stadteigene Verkehr* verteilt sich mehr oder weniger ausgeprägt auf die *Haupt-, Sammel- und Entlastungsstraßen.* Der innerstädtische *Arbeitsverkehr* sowie der in Winterthur ganz beträchtliche *Werkverkehr* bilden namhafte Anteile am stadteigenen Verkehr. Diese Gattungen, verursacht durch die Industrien und Gewerbebetriebe, sind in ihrem Ablauf an die verschiedenen Stadtorte gebunden. Weil die Bebauung nach dem «Schachbrettsystem» ganze Quartiere mit einer großen Zahl von alles gleichwertig ausgebauten Straßen ergab, kann sich der Verkehr nicht geordnet — optisch richtig geführt — abwickeln, der Ablauf ist ein rein zufälliger.

Die *Wohn- und Quartierstraßen* endlich dienen dem Verkehr der gesetzlichen Zufahrt zu den einzelnen Gebäuden. Sie wurden — speziell früher — in großer Zahl und mit reichlichen Dimensionen verlangt.

Der *Massenverkehr* wird aus den vielen Eisenbahn-Arbeitspendlern und aus den städtischen Verkehrsbetrieben, die vollständig auf Trolley- und Autobusbetrieb umgestellt haben, gebildet. Diese Umstellung hat sich — verkehrstechnisch gesehen — insofern als gut erwiesen, weil ohne allzu große Kostenaufwendungen die einzelnen Linien in andere Straßenzüge verlegt werden können und, wenn nötig, die Fahrzeuge, wie die privaten Einzelvehikel, ausweichen können.

Wenn auch der Ausbau der einzelnen Straßen für eine große Zahl von Fahrzeugen im *fließenden Verkehr* ausreicht, so bildet der *ruhende* Verkehr — die Parkierer und Stationierer — auch in Winterthur ein immer größer werdendes Problem. Die Aufgaben, dem weiterhin zunehmenden Verkehr in einer Stadt gerecht zu werden, sind zahlreich und nicht leicht zu lösen. Der finanzielle Aufwand hat immer in einem vernünftigen Verhältnis zum zu erreichenden Erfolg zu stehen.

Die *Verkehrsplanung* hat zur Aufgabe, die chaotischen Verkehrsverhältnisse im momentanen Ablauf zu verbessern und Mängel zu beheben. Als oberster Richtsatz gilt dabei: die Trennung nach Verkehrsarten und Traktionsmitteln. Mit anderen Worten heißt dies, daß einzelne wenige Straßenzüge in richtiger Führung so ausgebaut werden müssen, daß sie zur Aufnahme des konzentrierten Verkehrs für die einzelnen Gattungen auf lange Zeit hinaus genügen. Diese Straßenzüge sind in einem *Verkehrslinienplan* zu projektieren und gesondert auszuscheiden (vergleiche Fig. 2: Verkehrslinien-

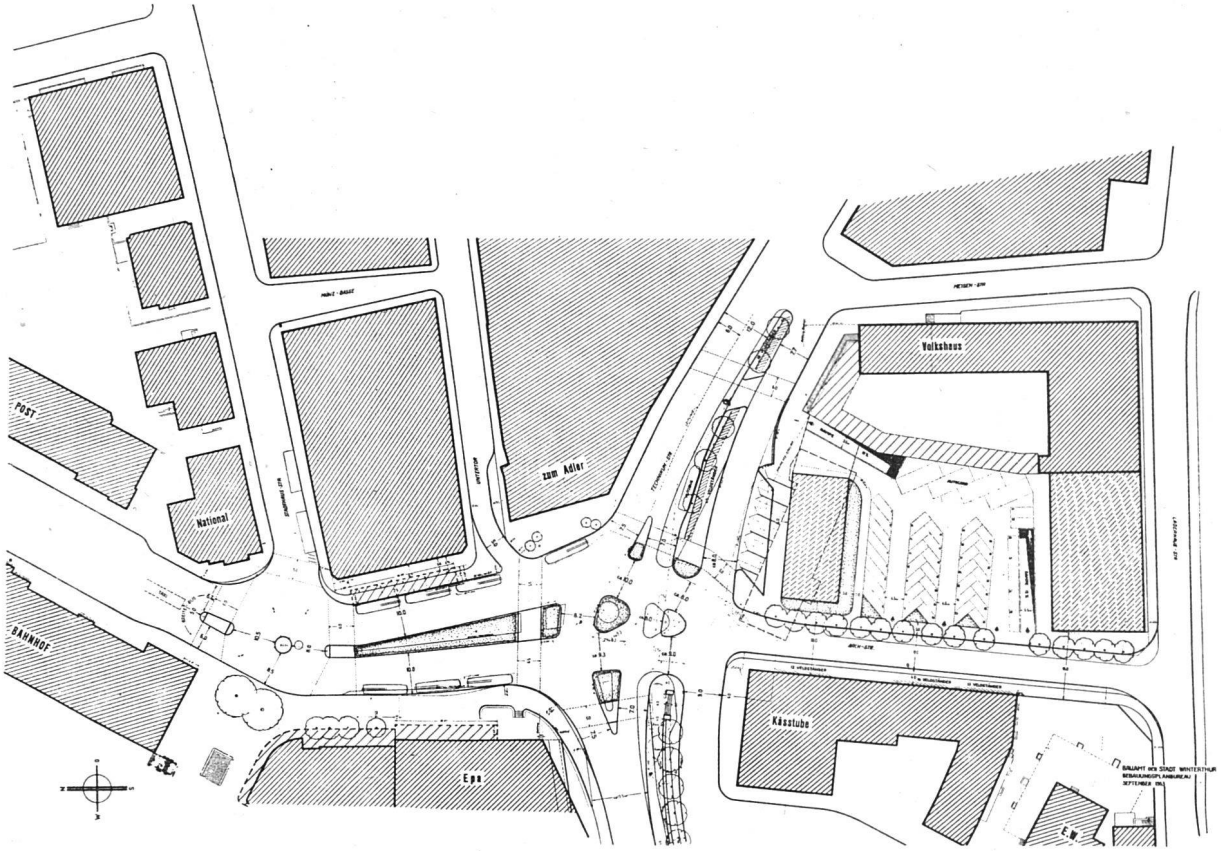


Fig. 3 Stadtgemeinde Winterthur: Bahnhofplatz und Umgebung 1:1000 Verkehrsgestaltung

plan). Ohne weitere ins Detail gehende Erläuterungen, zeigt ein Vergleich der beiden Pläne die wesentlich klarere, einfachere Verkehrsführung.

Da die Altstadt von Winterthur erhalten bleiben soll, so wird der Stadtkern — über kurz oder lang — zur *reinen Fußgängerstadt* erklärt werden müssen. Die Verhältnisse sind ideal dazu. Diese Maßnahme ist übrigens nicht neu: schon im alten Rom gab es Fußgängerquartiere, in denen während des Tages der Fahrverkehr verboten war! Die Fußgängerstadt setzt jedoch die Anlage einer breiten — den Kern umschließenden — *Ringstraße* voraus, in welcher sämtlicher den Stadtkern als Fahrziel habender Verkehr aufgenommen werden muß. A cheval der Ringstraße sind auch genügende Parkierungsmöglichkeiten zu schaffen. Die Anlage einer solchen leistungsfähigen Ringstraße ist in Winterthur möglich.

Wegen der Linksabbieger in der Zürcher-/Technikumstraße — zu welchen zwangsläufig auch die Trolleybusse gehören — ist der *Bahnhofplatz* neu zu gestalten (vergleiche Fig. 3: Bahnhofplatz). Der Projektierung sind durch bestehende Bebauung, Niveauverhältnisse, Durchquerung des Platzes durch die eingedeckte Eulach, Stützmauern, Lichtraumprofil der SBB-Unterführung, neben anderen zahlreichen kleineren Umständen Schranken auferlegt. Auch wenn eine — technisch allerdings mit großen Schwierigkeiten verbundene und finanziell äußerst teure — Lösung einer Unterführung im Zuge der Zürcher-/Technikumstraße möglich wäre, so könnten damit die sich oberirdisch abwickelnden Verkehrsverhältnisse mit den Linksabbiegern nicht gebessert werden. Das — übrigens durch provisorische Einbauten weitgehend ausprobierte — neue Projekt wird demnächst zur Ausführung gelangen. Es sieht eine weitmöglichste Trennung respektive Aufspaltung der einzelnen Fahrbahnen nach Richtungen vor, um an den neuralgischen Kreuzungspunkten die nötigen Wartehaltplätze in genügender Länge zu erhalten. Sollte der Durchgangsfernverkehr weiterhin in gleichem Maße zunehmen, so wird eine reibungslose Verkehrsabwicklung auf dem Bahnhofplatz auch durch keinen anderen Ausbau gewährleistet werden können. Die Lösung der Verkehrsprobleme auf einem solchen Tangentialplatz — ähnlich dem Paradeplatz in Zürich — ist ohnehin nicht einwandfrei zu gestalten, speziell dann nicht, wenn die Breite des eigentlichen Platzes nicht vergrößert werden kann. Dannzumal wird die Lösung in einer ganz anderen Richtung zu suchen sein: in der den Stadtkern nicht mehr tangierenden *Umfahrungsstraße* von Töß über Wülflingen, Ohringen nach Attikon. Der Kanton wird sich dann zu entscheiden haben, ob nicht vorteilhafterweise sämtliche Fernverkehrsrouten Nr. 1, Nr. 7 und 4/15 zusammengefaßt in einer Straße bis nach Ohringen, bis zur Abspaltung des Verkehrs nach Schaffhausen und bis nach Attikon, bis zur Aufspaltung der Routen nach Frauenfeld–Kreuzlingen einerseits und nach St. Gallen –St. Margrethen anderseits — mit Anschluß in der Gegend von Aadorf an die heute bestehende und projektierte Hauptstraße Nr. 7 — geführt werden sollten. Solange nämlich auch künftighin der Fernverkehr nach St. Gallen–St. Margrethen weiterhin über den Bahnhofplatz geführt werden soll, wird eine wirksame Entlastung für den innerstädtischen Verkehr nicht erwartet werden können. Neue Straßen zu bauen sind träge, kostspielige Unternehmungen. Sie werden aber erst dann verwirklicht werden können, wenn ihr Gebrauch eine größtmögliche Verkehrskonzentration ergeben wird.

Die Teilstrecke Zürich–Winterthur — ohne trennenden, blendungshindernd bepflanzten Mittel-Grünstreifen — soll demnächst dem Verkehr gänzlich freigegeben werden. Es wird sich weisen, ob dieser Ausbau einem bewußt schneller geführten Verkehr gerecht zu werden vermag und bei dem gleichzeitig die nötige Verkehrssicherheit gewährleistet werden sollte!

Die überfüllten Wohnungen in Winterthur und den Zürcher Landgemeinden*

Wenn man, wie es heute üblich ist, zu den überfüllten Wohnungen jene mit mehr als zwei Bewohnern pro Wohnraum rechnet, so gab es am 1. Dezember 1950 im Kanton Zürich nur noch deren 1299. Das sind nicht mehr als sechs von tausend. Ist deshalb eine Untersuchung über die überfüllten Wohnungen nicht mehr zeitgemäß? Und hätte man sie folglich unterlassen sollen? Wir glauben nicht. Denn in diesen 1299 überbesetzten Wohnungen lebten immerhin 8307 Menschen.

Örtliche Verteilung, Gebäudeart, Besitzverhältnis und Wohnungsalter

Von den 1299 Wohnungen, die im Kanton Zürich am 1. Dezember 1950 mehr als zwei Bewohner pro Wohnraum aufwiesen, lagen nicht weniger als 826 auf dem Areal der Hauptstadt und nur 473 im übrigen Kantonsgebiet. Es wäre jedoch verfehlt, daraus zu schließen, überbesetzte Wohnungen kämen in Zürich wesentlich häufiger vor als auf der Landschaft; denn an der Gesamtzahl der Wohnungen gemessen ist der Unterschied kaum erheblich. Ähnliches gilt innerhalb der Landschaft selbst. Zwar sind in der Stadt Winterthur und den großen, namentlich den industriellen Ortschaften die überbesetzten Wohnungen zahlreicher als in den kleinen, bäuerlichen Gemeinden; im Verhältnis zum Gesamtbestand an Wohnungen aber sind sie hier wie dort annähernd gleich schwach verbreitet.

Sind somit die überfüllten Wohnungen keine Besonderheit der Städte und der großen Industrieorte, so sind sie ebensowenig eine Besonderheit der Mehrfamilienhäuser. Tatsächlich machen die 233 in Mehrfamilienhäusern gelegenen Wohnungen nicht einmal ganz die Hälfte aller in Winterthur und den Landgemeinden festgestellten überbesetzten Wohnungen aus. Bei weiteren 60 Wohnungen handelt es sich um Einfamilienhäuser, und gar 180 befanden sich in anderen Gebäuden, und zwar vorwiegend in Bauernhäusern.

Nach dieser Feststellung wird auch die folgende Gliederung der Wohnungen nach dem Besitzverhältnis kaum mehr überraschen.

Gebiete	Eigentümerwohnungen	Mieterwohnungen	Genossenschafterwohnungen	Dienst- und Freiwohnungen	Alle Wohnungen
Winterthur	9	57	5	1	72
Landgemeinden	114	271	4	12	401
Ganzes Gebiet	123	328	9	13	473

Das gedrängte Wohnen tritt — absolut und relativ — in den Mietwohnungen viel häufiger auf als in den Eigentümerwohnungen; immerhin war jede vierte überfüllte Wohnung vom Eigentümer selbst bewohnt.

Man hört auch hin und wieder die Vermutung, Überbesetzung komme hauptsächlich in den Neuwohnungen vor; Fami-

* Nach «Zürcher Wirtschaftsbilder», Oktober 1953.