

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie

Herausgeber: Schweizerischer Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Société suisse de la mensuration et du génie rural

Band: 52 (1954)

Heft: 4

Artikel: Umgestaltung des Bahnhofplatzes in Winterthur

Autor: Textor, H.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-210942>

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: 01.04.2025

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

amis des oiseaux et non pas comme protection contre les vents. Taxation: dans les terrasses supérieures, les taxes ont atteint 3500.- à 4000.- DM. par hectare et dans le fond de la vallée 1500.- à 2000.-.

Nous continuons notre voyage en direction de l'ouest et passons le Lech à Landsberg, magnifique petite ville aux maisons toutes chargées d'histoire.

Après le repas de midi à Mindelheim (80 km à l'ouest de Munich) nous nous groupons sur une éminence qui domine la large vallée de la Mindel. Le remaniement parcellaire de Mindelheim porte sur 650 hectares appartenant à 180 propriétaires. Il a été exécuté de 1949 à 1951. Coût: 65 000.- DM. Ancien état: 1192 parcelles; nouvel état: 380. Remaniement dans un terrain essentiellement plat.

L'excursion devait nous réserver l'agréable surprise d'une visite de la splendide basilique baroque d'Ottobeuren construite dans la première moitié du XVIII^e siècle à l'endroit où, en 764, un comte Silach et son fils Odon fondèrent un couvent de Bénédictins, plus tard puissante et riche abbaye impériale.

Avant de rentrer à Munich par Augsburg et l'autostrade, nous eûmes l'occasion de nous arrêter à Hawangen, à une dizaine de kilomètres au sud-est de Memmingen et de visiter la «Maison de la paysanne» organisation très répandue en Allemagne méridionale et qui groupe sous un même toit, au cœur des villages, des locaux communautaires mis à la disposition des paysannes: buanderie, salles de séchage, de repassage, de couture, vastes installations frigorifiques, cidrerie, salles de réunion, etc.

La laiterie de Hawangen groupe 142 membres et traite chaque jour environ 12 000 litres de lait provenant de trois villages. Ce sont annuellement environ 5 millions de kilogrammes de lait qui sont transformés en beurre ou en fromage. Le petit-lait est rendu aux paysans pour les porcs. Cette commune compte 1100 habitants. (A suivre.)

Umgestaltung des Bahnhofplatzes in Winterthur

Von H. Textor, Stadtingenieur

1. Frühere Studien

Die Gestaltung öffentlicher Plätze wird durch die alle Erwartungen übersteigende Zunahme des Verkehrs zu einem vieldiskutierten Problem und zur interessanten Aufgabe für die Fachleute in Städten und Gemeinden. Ein Beispiel hiefür ist der im Ausbau begriffene Bahnhofplatz in Winterthur; veranlaßt wurde die Neugestaltung durch den Übergang vom Straßenbahn- auf Trolleybusbetrieb. Auf Wunsch von Kantonsgeometer E. Bachmann, Dipl.-Ing., Basel, der neben andern Fachleuten zur Überprüfung des Projektes beigezogen wurde, gebe ich als „alter Geometer“ gerne eine kurze Beschreibung der früheren und der heutigen Vor-

lage. Das vorliegende Beispiel zeigt anschaulich, wie wichtig es ist, sich nicht zu rasch auf eine bestimmte Lösung festzulegen. Es hat sich gelohnt, viele Varianten zu studieren und davon diejenige auszuwählen, welche den heutigen und zukünftigen Anforderungen am besten entspricht.

Ein erstes Projekt sah die Erstellung einer großen, überdeckten Mittelinsel – eines eigentlichen Trolleybusbahnhofes – vor. Es stammt aus der Zeit, da man sich noch allzusehr an den schienenengebundenen Verkehr anlehnte und glaubte, der Trolleybus müsse einfach den Spuren des Trams folgen. Mit dem neuen Bundesgesetz über die Trolleybusunternehmungen vom 29. März 1950 sah man ein, daß eine vom andern Straßenverkehr abweichende Fahrweise des Trolleybusses mit Linksabbiegen nicht statthaft sei. Eine solche wäre aber beim Projekt mit zentraler Insel (siehe Abbildung oben) notwendig gewesen, da das Ein- und Aussteigen nur rechts geschehen kann. So mußte das Projekt, trotz gewissen Vorteilen, fallengelassen werden. An Hand der – nach Verkehrsdichte verschieden stark gezeichneten – Fahrspuren kann ohne weiteres verfolgt werden, wie unübersichtlich sich der Verkehr abgewickelt hätte. Zudem wären die Erweiterungsmöglichkeiten sehr beschränkt gewesen, was ebenfalls stark ins Gewicht fiel. Man mußte also eine neue, den Erfordernissen des allgemeinen Verkehrs besser entsprechende Lösung suchen. Unter den vielen Varianten, die im Verlaufe der Projektierungsarbeiten studiert wurden, seien deren zwei erwähnt:

Die erste sah eine mittlere Trolleybusfahrbahn mit außenliegenden schmalen Perrons vor, ähnlich der früheren Tramsituation.

Eine zweite suchte den Durchgangsverkehr Zürich-Ostschweiz zu unterführen und damit vom Lokalverkehr zu trennen.

Beide Lösungen vermochten nicht zu befriedigen, bei letzterer kamen noch bauliche Erschwernisse im Zusammenhang mit dem Eulachtunnel hinzu.

2. Das Ausführungsprojekt

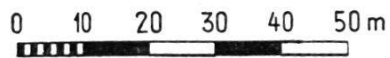
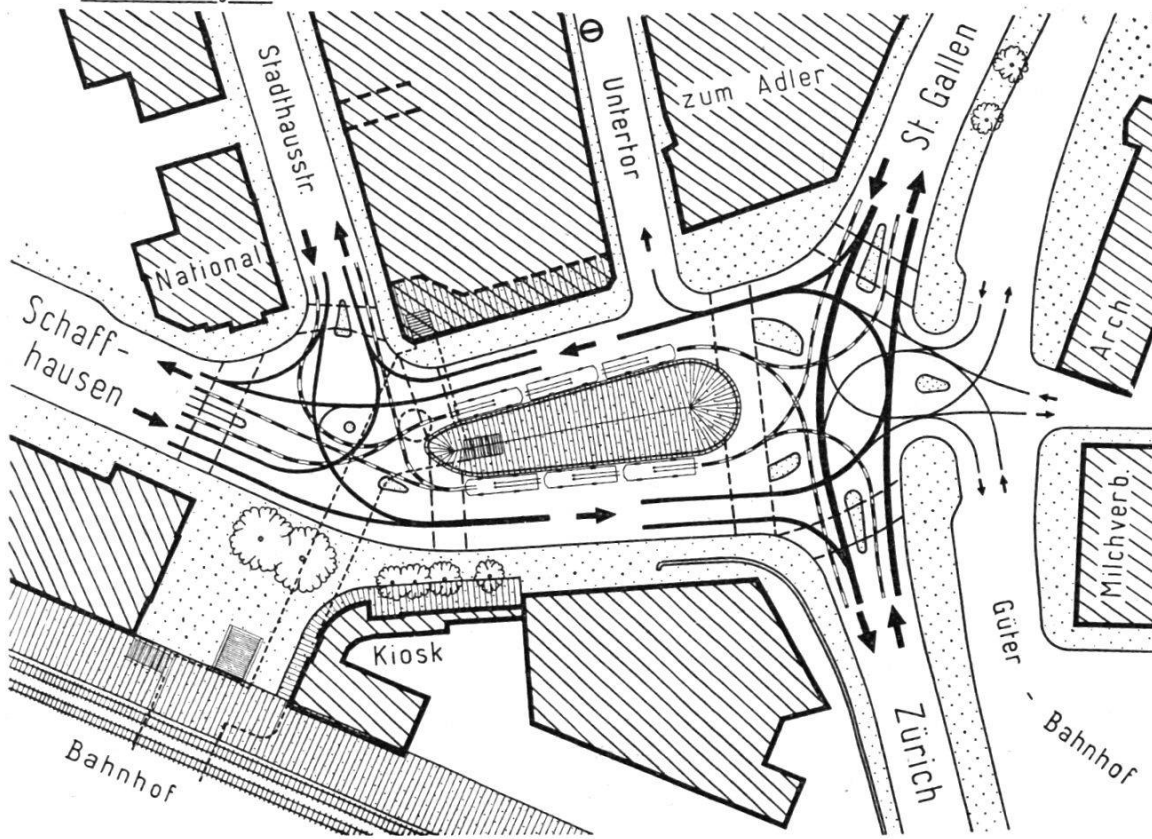
Immer klarer zeigte sich, daß bei den beschränkten Abmessungen dieses dem Paradeplatz in Zürich ähnlichen Tangentialplatzes eine allseitig befriedigende Anlage schwer zu finden ist, da der große Durchgangsverkehr immer noch einbezogen werden muß. Wir hoffen aber, diesen mit der Zeit durch den Bau einer Umfahrungsstraße westlich der Stadt vom Stadtkern fernzuhalten. Die sprunghafte Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes rückt diesen Zeitpunkt näher, als noch vor wenigen Jahren angenommen wurde.

Die Zählungen auf der Hauptverkehrsstraße Zürich–Winterthur ergeben folgende Durchschnittszahlen:

1937	etwa 2350 Motorfahrzeuge
1948	etwa 2750 Motorfahrzeuge
1952	etwa 6650 Motorfahrzeuge
1953	etwa 7600 Motorfahrzeuge

Bahnhofplatz Winterthur

Altes Projekt



Ausführungs-Projekt

