Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 77 (1959)
Heft: 4

Artikel: Verkehrsverbesserung durch einen Lindenhoftunnel in Zürich
Autor: Fiedler, Karl
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-84198

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: 08.08.2025

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

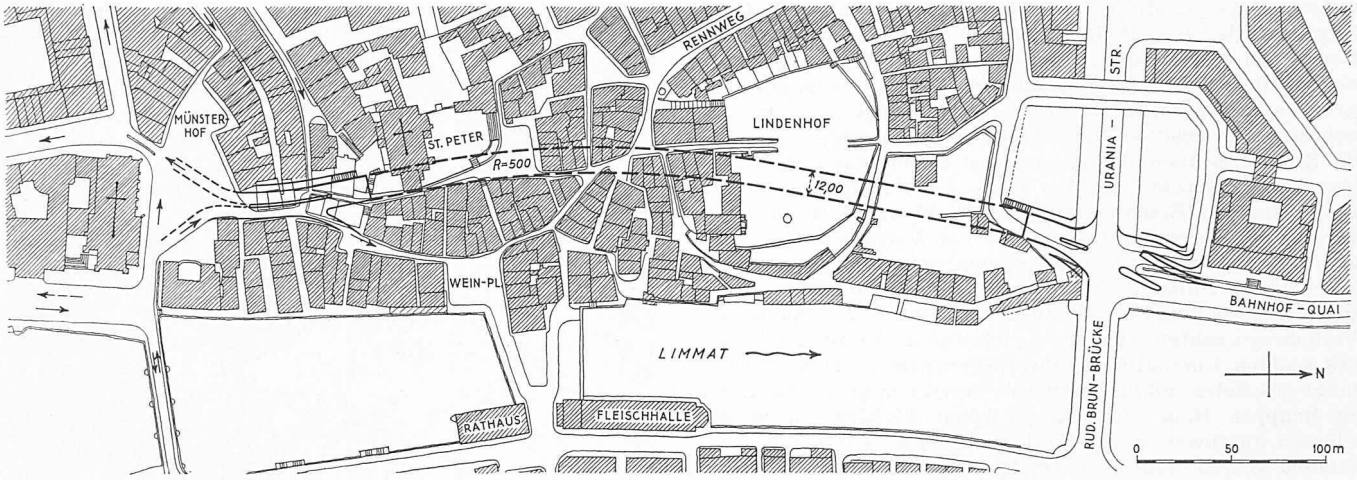

Bild 1. Lindenhoftunnel in Zürich, Vorschlag Rütschi / Fiedler. Masstab 1:4000

Verkehrsverbesserung durch einen Lindenhoftunnel in Zürich

DK 711.71

Der am 23. Februar 1957 in Nr. 8 der SBZ veröffentlichte Vorschlag Prof. Dr. Hans Hofmanns für die Verkehrsplanung im Bereiche Bellevue-Bürkliplatz-Bahnhofstrasse hat das Bestechende an sich, dass er auf eine Tieflegung der Strassenbahn verzichtet und glaubt, es sei möglich, mit Unterführungen für die Motorfahrzeuge auszukommen. Persönlich teile ich diesen Glauben nicht, bin aber überzeugt, dass der Hofmannsche Gedanke nur verwirklicht werden kann, wenn zwischen Limmat und Bahnhofstrasse eine Entlastungsstrasse gebaut wird.

Vor rund dreissig Jahren hat Architekt S. Rütschi einen Lindenhoftunnel vorgeschlagen. Dieser Gedanke ist sicher einer eingehenden Prüfung wert.

Bis zum Münsterhof und von der Rudolf-Brun-Brücke an besteht ja die gewünschte Verbindung Bürkliplatz-Bahnhofquai bereits und das Zwischenstück kann mit durchaus vernünftigem Aufwand geschaffen werden, eben durch einen Lindenhoftunnel. Man jammere nur nicht schon beim ersten Wort über Verschandelung des Münsterhofes. Die Verkehrsbelastung wird durch die Ueberquerung mit zwei Einbahnstrassen vom Stadthausquai und nach der Fraumünsterstrasse in durchaus erträglichen Grenzen bleiben und der Platz selbst dadurch kaum mehr beeinträchtigt als durch den heutigen Taxibetrieb und den Parkplatz. Für Kundgebungen kann der Platz gleichwohl benützt werden, denn die Sperrung des Tunnels ausserhalb der Stosszeiten ist immer möglich.

Ein- und Ausfahrt kämen in die vorhandene Platzöffnung bei der Storchengasse zu liegen. Deshalb müsste die Einbahnrichtung in dieser Nebenstrasse allerdings in unerwünschter Weise zur Rathausbrücke hin umgedreht werden, damit eine schleifende Kreuzung unmittelbar vor dem Tunnel vermieden wird. Dies ist aber ein unbedeutender Eingriff, um so mehr, wenn endlich einmal die Fleischhalle beseitigt und die Haltestelle der Strassenbahn unterhalb der Rathausbrücke liegen wird, so dass der Verkehr gegen Münsterbrücke und Bellevue nicht mehr gehemmt wird wie heute noch.

Eine heikle Arbeit stellt die Unterfahrung des Petersturmes dar, aber trotzdem wird der Tunnel noch weit billiger sein, als eine Uferstrasse, die nicht nur viel Geld, sondern auch die malerische Schipfe verschlingen würde. Nur sieben Häuser sind abzubrechen, eines kann über der Ausmündung des Tunnels nach der Fraumünsterstrasse wieder errichtet werden unter Benützung des Trennstreifens der Fahrbahnen für die Ostwand. Bei der Rudolf-Brun-Brücke genügt ein Fussgängerdurchgang in der Nordwestecke des Heimatwerkhauses.

Offen bleibt die Frage, ob jeder Linksabbiegeverkehr auf der durch Lichtsignale zu regelnden vollständigen Kreuzung Uraniastrasse-Bahnhofquai verboten werden soll. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung würde dadurch natürlich sehr gesteigert, die Benützung der Unterführung Bahnhofquai aber beschränkt.

Ist dieser Lindenhoftunnel einmal gebaut, so kann die seit langem geplante Lindenhofgarage daran angeschlossen werden, selbstverständlich kreuzungsfrei und mit guter Sicht, und es ist möglich, einen Versuch im Sinne Prof. Hofmanns mit Sperrung der Bahnhofstrasse für den nichtöffentlichen Verkehr zu machen. Gelingt er nicht, so kann dann die Umleitung des Fahrzeugverkehrs über die Talstrasse und den Lindenhoftunnel während den für die Tieflegung der Strassenbahn notwendigen Vorarbeiten erfolgen. Die Talstrasse allein könnte dieser Beanspruchung nicht genügen.

Die Skizze (Bild 1) erhebt keineswegs Anspruch auf Vollständigkeit; sie will nur den Gedanken Architekt Rütschis unter den heutigen Verhältnissen veranschaulichen und zur Erörterung dieser Möglichkeit anregen.

Karl Fiedler, dipl. Ing., Plattenstr. 70, Zürich 32

Schnellverkehrsstrasse in der Limmat als Beitrag zur Zürcher Verkehrssanierung

DK 711.73

Die Studien für den zürcherischen Generalverkehrsplan (SBZ 1955, S. 513 und 550 ff.; 1957, S. 418 und 662 ff.) werden gegenwärtig von der vom Stadtrat eingesetzten Technischen Kommission für den Generalverkehrsplan (SBZ 1957, Nr. 26, Seite 424) vervollständigt. Als erste Etappe soll das aus der Planung der Nationalstrassen resultierende Expressstrassennetz mit den Aesten in das Limmattal (Bern—Basel), nach Winterthur und Luzern mit Anschluss nach Chur in den Stadtplan eingebaut werden. Diese Expresstrassen sind sowohl Bestandteile des National- als auch des Stadtstrassennetzes, sie sollen am Platzspitz miteinander verknüpft werden.

Die bisherigen Studien haben ergeben, dass in Zürich zu wenig Strassenraum vorhanden ist, um alle Bedürfnisse des privaten und öffentlichen Verkehrs überall und gleichzeitig zu befriedigen. Die wirkungsvollste Entlastung der zu engen, teils noch mittelalterlichen Strassen des Stadtzentrums liesse sich wohl dadurch am besten bewerkstelligen, dass der private Verkehr in der City überhaupt unterbunden würde. Die Schaffung einer reinen Fussgängerstadt wäre der Traum vieler Architekten. Befürchtet wird aber bei dieser Lösung das sogenannte «Absterben» der Innenstadt, wie es etwa in Amerika in verschiedenen Städten beobachtet worden ist. Daher sind massgebende Kreise bestrebt, dafür zu sorgen, dass auch der private Verkehr bis ins Stadtzentrum vordringen kann. Als Lösung schwebt ihnen vor, den öffentlichen Verkehr dort, wo er stört, in den Untergrund zu ver-