

Erschliessung des Hochschulquartiers

Entwurf November 2018

Gemäss kantonalen und städtischer Planung soll das Zürcher Hochschulquartier in den nächsten Jahren massiv mehr Arbeitsplätze erhalten. Dazu wird das Bauvolumen [1] massiv erneuert und erweitert. Folglich wird auch das Verkehrsvolumen dementsprechend zunehmen.

Selbstverständlich hat sich dazu die Verwaltung Überlegungen gemacht, wie die Erschliessung des Hochschulquartiers daraufhin gewährleistet werden kann. In der abschliessenden Studie «Gesamtverkehrskonzept Hochschulgebiet Zürich Zentrum» [2] von 2016 kommt man zum Schluss, dass eine generelle Neukonzeption nicht erforderlich sei. Es genügen eher kosmetische Massnahmen, wie die Verschiebung von Tramhaltestellen und eine Taktverdichtung der Tramlinien 5, 6 und 9 sowie darauf den generellen Einsatz von 43 m langen Tramzügen. Zudem erhofft man sich durch den Ausbau von Velorouten und dem Bau Fusswegen mit Aufstiegshilfen, sprich Rolltreppen, den anfallenden Mehrverkehr bewältigen zu können.

Man wird bei den vorgeschlagenen Massnahmen den Verdacht nicht los, dass in erster Linie eine Lösung gesucht wurde, die möglichst keine oder wenigstens nur geringe Massnahmen erfordert. Das innovativste sind ein paar Rolltreppen. Die vermeintliche Lösung entspricht eher einem Gesundbeten der Verkehrsprobleme als deren Lösung. Befremdend ist, dass keine wirklichen Lösungen auch nur schon näher angedacht und geprüft wurden. Dabei existiert im Ansatz zur Bewältigung der Verkehrsprobleme im Hochschulquartier schon eine hervorragende Möglichkeit.

SZU Verlängerung

Beim Bau des ShopVille unter dem Zürcher Bahnhofplatz Ende der 60er Jahren sind bereits Vorleistungen für eine zukünftig darunterliegende U-Bahn-Station getätigt worden. Dabei wurde die Haltestelle bewusst so konzipiert, dass die Strecke unter der Limmat hindurch in Richtung Milchbuck hätte geführt werden können. Mit der generellen Ablehnung einer Zürcher U-Bahn durch den Souverän im Mai 1973 wurden die entsprechenden Vorleistungen obsolet. Mit der Planung eines Zürcher S-Bahn-Netztes und der Verlängerung der Sihltal – Zürich – Uetliberg Bahn vom Bahnhof Selnau in Richtung Hauptbahnhof erinnerte man sich Ende der 70er Jahre dieser Vorleistungen und realisierte den neuen Endpunkt unter dem ShopVille. Die Eröffnung erfolgte im Mai 1990.

Mit dem Bau entstand östlich des Bahnhofs Zürich HB SZU eine etwa 100 m lange dreigleisige Halle, die insbesondere dem Abstellen von Reservewagen diente, aber heute kaum mehr benutzt wird. Die Halle ist jedoch vorausschauend so gebaut, dass ihr Boden eine Verlängerung der Gleise unter der Limmat hindurch ermöglichen würde! Die Halle wurde lediglich so aufgeschüttet, dass heute die Gleise horizontal liegen. Technisch das anspruchsvollste ist die Unterquerung der Limmat, was aber bereits zweimal mit dem Hirschengraben- und dem Weinbergtunnel der SBB realisiert wurde. Die heute noch vorhandenen zwei Stromsysteme der Uetliberg- (1500 V DC) und der Sihltalbahn (15 kV AC) werden im Sommer 2022 auf das bei Normalspurbahnen übliche Stromsystem mit 15 kV AC harmonisiert, was den Betriebsablauf massiv erleichtert. Gleichzeitig soll in der Hauptverkehrszeit der Taktintervall auf beiden Strecken zu einem 7,5 Minuten Takt verdichtet werden. Zukünftig wird die Strecke auf den Uetliberg mit maximal 100 m langen Zügen betrieben, im Sihltal werden es 125 m. Die Triebwagen der Uetlibergstrecke bewältigen bereits heute massive Steigungen von 79 ‰ und die Rampe im Selnau erreicht auch 50 ‰, so dass auch in der Verlängerung der Strecke massive Steigungen möglich würden. Damit

sind die Voraussetzungen gegeben, die SZU als sehr leistungsfähige Verkehrsanbindung bis unter das Hochschulquartier zu verlängern.

Es wäre angezeigt den Bahnhof «Zürich Universitätsspital» zukunftsgerecht mit 150 m langen Perrons zu versehen, was der halben Länge der S-Bahn Perrons der SBB entspricht. Da der Bahnhof relativ tief unter dem Spital zu liegen käme, wären mit Rolltreppen gut verschiedene Ausgänge erschliessbar, so zur UNI, Gloriastrasse, Frauenklinikstrasse und die Tramhaltestelle ETH / Universitätsspital.

Es ist klar, dass dies keiner low-cost Lösung entspricht. Aber es wäre eine sehr zukunftsgerichtete Variante mit erheblichem Potenzial und zumindest ein teilweiser Ersatz der nicht erstellten Haltestelle Universität im Hirschengrabentunnel.

SZU Erweiterungen

Eigentlich schlummert in der SZU und deren Verlängerung zum Universitätsspital ein beachtliches Potenzial. Man könnte die Strecken als eine erste Etappe einer U-Bahn betrachten, ohne den Nachteil eines neuen Verkehrssystems eingehen zu müssen. Ab dem Universitätsspital sind zwei mögliche Streckenverlängerungen denkbar. Einerseits in Richtung Irchel / Milchbuck und Bucheggplatz und andererseits in Richtung Benglen, Fällanden und Maur. Erstere böte eine hervorragende und schnelle innerstädtische Verbindung und würde die Tramstrecken in Richtung Zentrum entlasten. Zweite würde die relativ nahe dem Stadtzentrum liegenden staugeplagten Ortschaften wesentlich besser erschliessen und die Fahrzeiten ins Stadtzentrum mehr als halbieren.

Es gäbe aber auch noch die Möglichkeit die SZU ab dem Bahnhof Zürich Giesshübel durch den Uetliberg in den Raum Bonstetten-Wettswil zu verlängern. Damit würde die Bahnfahrt ab da mit 22 Minuten bis zum Hauptbahnhof etwa halbiert.

All diese Visionen mögen als Utopie erscheinen, dennoch sollte man sie näher prüfen. Der öffentliche Verkehr hat nur eine Chance, wenn es wesentlich schneller wird.

¹ <https://www.nzz.ch/zuerich/prominente-basler-architekten-planen-im-zuercher-hochschulgebiet-ld.1434224>
<https://www.nzz.ch/zuerich/wie-zuerichs-hochschulquartier-in-die-vertikale-wachsen-soll-1.18685735>
<https://www.nzz.ch/meinung/kommentare/zuercher-hochschulquartier-wo-sonst-wenn-nicht-mittendrin-ld.106703>

²

https://are.zh.ch/internet/audirektion/are/de/raumplanung/handlungsfelder/hochschulgebiet_zh/vertiefungsthemen/_jcr_content/contentPar/downloadlist/downloaditems/452_1487604336205.spooler.download.1487603200487.pdf/05-Bericht+HGZZ+Gesamtverkehrskonzept+20161209.pdf