

# Schweiz am Sonntag

## ETH will eigenen U-Bahnhof

Von Stefan Ehrbar

Samstag, 15. August 2015 23:30

### **Die Zürcher Hochschule unterstützt die Vision eines Tunnelbahnhofs und einer Metro-Linie**

Die ETH Zürich rühmt sich, die beste technische Hochschule auf dem europäischen Festland zu sein. Doch ihre Anbindung ist eher zweitklassig: Eine S-Bahn-Station gibt es nicht, die Umsteigewege aufs Tram am Hauptbahnhof und am Bahnhof Stadelhofen sind lang. Kommt hinzu, dass die Tramlinien zu Stosszeiten chronisch überlastet sind.

Nun wartet die ETH mit einer Vision auf, die fast eine halbe Million Menschen direkt an das Hochschulquartier anbinden würde: ein unterirdischer S-Bahnhof. Er würde auf der neuen Durchmesserlinie (DML) gebaut und direkt unter den drei Zentralgebäuden von ETH, Uni und Unispital liegen – quasi eine «Porta Academia», ähnlich der gescheiterten «Porta Alpina» im Gotthard-Basistunnel. Durch unterirdische Fussgängeranlagen könnte der Bahnhof mit den Gebäuden verbunden werden.

«Damit würde das Hochschulquartier zu einer der besterschlossenen und -gelegenen Flächen dieser Art», sagt Ulrich Weidmann, Professor am Institut für Verkehrsplanung der ETH. In einer studentischen Arbeit wurde das Projekt analysiert. «Die Kapazität der S-Bahn würde zusammen mit dem weiterhin existierenden Tram mit Sicherheit langfristig ausreichen», sagt Weidmann. Auch wenn die Arbeit keinem Machbarkeitsnachweis entspreche: Ein solcher Bahnhof erfordere grundsätzlich keine neuen oder riskanten Technologien. Die Erstellung wäre anspruchsvoll, weil die DML unter laufendem Betrieb erweitert würde. Bahnbetrieblich seien keine unüberwindbaren Hindernisse erkannt worden. Die Kosten des Bahnhofs schätzt Weidmann auf einen tiefen dreistelligen Millionenbetrag. Neben der besseren Erreichbarkeit des Hochschulquartiers würden damit der Hauptbahnhof und das Tramnetz substanziell entlastet.

Die ETH steht hinter dem Projekt. «Wir unterstützen die Idee eines neuen Bahnhofs in der DML», sagt Roman Boutellier, Vizepräsident Personal und Ressourcen der ETH. Die Vision sei dem Zürcher Regierungsrat bei einer Begehung bereits vorgestellt worden. Der Kanton Zürich selbst signalisiert Wohlwollen. Eine allfällige Anbindung an die Durchmesserlinie würde «bedarfs- und phasenweise im Rahmen des

Gebietsmanagements geprüft», sagt Dominik Bonderer von der kantonalen Baudirektion. «Alle Beteiligten sind für innovative Lösungen offen.»

Zurzeit beschäftigt sich die Zürcher Regierung mit der Erschliessung des zweiten ETH-Standorts am Hönggerberg. Gemäss der Lokalzeitung «Zürich Nord» haben drei FDP-Kantonsräte eine Anfrage eingereicht, in der sie vom Regierungsrat wissen wollen, wie er zur Idee einer Metro zwischen dem Hönggerberg und der ETH Zentrum steht. Über eine solche U-Bahn könnte zudem der Standort Irchel der Universität angeschlossen werden. An beiden Standorten lernen je etwa zehntausend Studenten.

Als Alternative schlagen die Politiker den Bau einer neuen S-Bahn-Linie zwischen dem Hauptbahnhof und Regensdorf mit einem Tunnelbahnhof unter dem Hönggerberg vor. Eine solche Linie würde laut ETH gegen 400 Millionen Franken kosten. Die Regierung muss bis Oktober antworten und lässt sich nicht in die Karten blicken. Die ETH ist begeistert. Von Verkehrsplanern höre man zwar, dass das erwartete Verkehrsaufkommen zu klein wäre, sagt ETH-Vizepräsident Boutellier. Sehr realistisch sei das Projekt deshalb nicht. Der Zürcher Verkehrsverbund habe sich schon gegen ein Tram zwischen dem Bucheggplatz und dem Hönggerberg ausgesprochen. Er wünsche sich dennoch den Mut, Visionen anzupacken. «Wir wären froh, wenn diese Linie gebaut würde.»