

Uster, 16. März 2015

Anfrage von Paul Stopper und Werner Kessler (BPU)

betreffend Ausbau der Strecke Uster – Aathal auf Doppelspur und Realisierung einer S-Bahn-Haltestelle „Oberuster“

Die SBB-Strecke Zürich – Uster Rapperswil (Glattallinie) ist einer der am stärksten belasteten S-Bahnstrecken im Zürcher S-Bahn-Netz. Trotz der hohen Zugsdichte sind noch folgende Abschnitte wie vor 150 Jahren lediglich einspurig: Uster – Aathal (3.97 km), Wetzikon – Bubikon (4.85 km) und Rüti – Jona 4.52 km.

Die kleinsten Verspätungen auf dieser Linie übertragen sich auf das gesamte S-Bahn-Netz und führen regelmässig zu grösseren Störungen.

Mit der Verwirklichung der Doppelspur Uster – Aathal kann neben einer Verminderung der Verspätungsanfälligkeit und einer grösseren Fahrplanstabilität noch folgendes erreicht werden:

- Die S 9 kann über Uster hinaus geführt werden – mindestens bis Aathal, allenfalls bis nach Wetzikon. Damit kann die seit der Inbetriebnahme der S-Bahn (Mai 1990) vorhandene, jeweils 20-minütige Wendezeit im Bahnhof Uster wirtschaftlich genutzt werden und Aathal erhält die gewünschte umsteigefreie Verbindung nach Zürich-Stadelhofen.
- Das Gleis 3 im Bahnhof Uster, das heute während der 20-minütigen Wendezeit der S 9 belegt ist, kann wieder freizügiger benützt werden, zB für die notwendige Entlastungs-S-Bahnlinie Zürich – Uster in den Spitzenzeiten oder für die Wiederbelebung des Bahn-Güterverkehrs.
- Die Schliesszeiten des Niveauüberganges Brunnenstrasse in Uster können reduziert werden (Die Kreuzungen verspäteter Züge können auf den Doppelspurabschnitt verlegt werden. Es muss nicht im Bahnhof Uster auf die verspäteten Züge aus dem Oberland gewartet werden).
- In Oberuster kann mit dem Doppelspurausbau gleichzeitig eine neue S-Bahn-Haltestelle „Oberuster“ kostengünstig realisiert werden.

Der Zürcher Regierungsrat hat schon mehrmals die Wichtigkeit und Dringlichkeit der Doppelspur Uster – Aathal hervorgehoben (zB in der Antwort vom 24. 09. 2008 auf die Anfrage im Kantonsrat; 259/2008). Trotzdem war die Doppelspur nicht in der 4. Teilergänzung der S-Bahn enthalten.

Es stellen sich folgende Fragen:

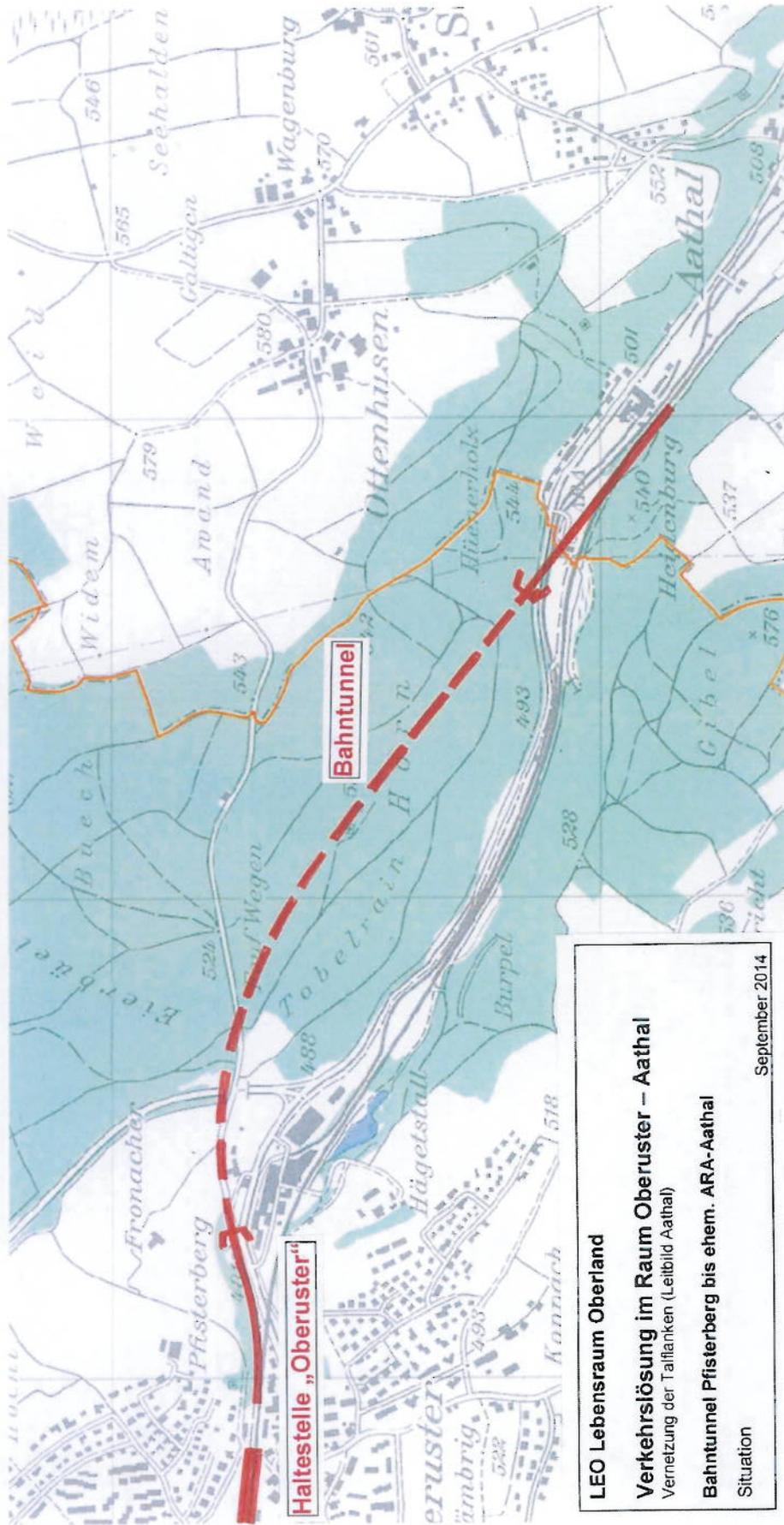
1. Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat Uster, den Bau der Doppelspur Uster – Aathal zu beschleunigen?

2. Ist er bereit, sich für eine Tunnellösung im Bereich „Pfisterberg – ehemalige ARA Aathal“ einzusetzen, damit die Vorgaben des „Leitbildes Aathal“ des AWEL erfüllt und gleichzeitig auch der Niveauübergang der Aathalstrasse auf einfachste Weise eliminiert werden können (siehe Beiliegende Skizze).
3. Steht er in Kontakt mit den Gemeindebehörden des Zürcher Oberlandes, um ein gemeinsames Vorgehen zur raschen Realisierung der Doppelpur auszuarbeiten?
4. Ist der Stadtrat bereit, sich im Rahmen der Doppelspur für eine gleichzeitige Erstellung einer S-Bahn-Haltstelle „Oberuster“ einzusetzen?


Paul Stopper


Werner Kessler

Beilage: Skizze „Verkehrslösung im Raum Oberuster – Aathal, Vernetzung der Talflanken (Leitbild Aathal), Bahntunnel Pfisterberg bis ehem. ARA-Aathal“, LEO Lebensraum Oberland, September 2014



Haltestelle „Oberuster“

Bahntunnel

LEO Lebensraum Oberland
Verkehrslösung im Raum Oberuster – Aathal
 Vernetzung der Talflanken (Leitbild Aathal)
Bahntunnel Pfisterberg bis ehem. ARA-Aathal
 Situation
 September 2014