



Uster, 5. Mai 2015
Nr. 527/2015
V4.04.71

Seite 1/3

An die
Mitglieder des
Gemeinderates Uster

ANFRAGE NR. 527

«AUSBAU DER STRECKE USTER–AATHAL AUF DOPPELSPUR UND REALISIERUNG EINER S-BAHN-HALTESTELLE OBERUSTER»

**RATSMITGLIEDER PAUL STOPPER UND WERNER KESSLER
(BPU)**

BEANTWORTUNG

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Ratsmitglieder Paul Stopper und Werner Kessler (BPU) reichten am 16. März 2015 eine Anfrage betreffend «Ausbau der Strecke Uster–Aathal auf Doppelspur und Realisierung einer S-Bahn-Haltestelle Oberuster» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

«Die SBB-Strecke Zürich–Uster–Rapperswil (Glattallinie) ist eine der am stärksten belasteten S-Bahn-Strecken 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 S9 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 S9 belegt ist, kann wieder freizügiger benützt werden, z. B. 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 (z. B. 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 Doppelspur auszuarbeiten?
4. Ist der Stadtrat bereit, sich im Rahmen der Doppelspur für eine gleichzeitige Erstellung einer S-Bahn-Haltestelle „Oberuster“ einzusetzen?»

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Allgemeines

Mit dem Ja der Schweizer Bevölkerung in der Abstimmung über «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) wurde auch die Planung des künftigen Ausbaus der Infrastruktur neu geregelt. Das «Bundesamt für Verkehr» (BAV) leitet und koordiniert dabei als Prozessführer die für die Ausbauschnitte notwendigen Planungen. Die Kantone sind verantwortlich für die regionale Angebotsplanung und sind hierzu in Planungsregionen organisiert.

Die Planungsregionen haben Ende November 2014 beim BAV ihre Angebotskonzepte für den STEP (Strategisches Entwicklungsprogramm)-Ausbauschnitt 2030 eingereicht. In der Planungsregion Zürich setzt das Angebotskonzept STEP-Ausbauschnitt 2030 u. a. den Doppelspurausbau Uster–Aathal voraus. Durch den Bund sind die Angebotskonzepte der Planungsregionen abzustimmen und bis 2018 der Bundesversammlung in einer Botschaft für den Ausbauschnitt 2030 vorzulegen. Wann die SBB durch das BAV mit einem Studienauftrag für den Doppelspurausbau Uster-Aathal beauftragt wird, ist noch nicht bekannt.

Frage 1:

«Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat Uster, den Bau der Doppelspur Uster–Aathal zu beschleunigen?»

Antwort:

Wie die vorstehenden Ausführungen zeigen, ist das «Bundesamt für Verkehr» (BAV) in dieser Frage federführend. Eine Beschleunigung der Planung für den Bau der Doppelspur Uster–Aathal würde am besten über den Kanton oder einen politischen Vorstoss im Kantonsrat angestossen. Der Stadtrat Uster engagiert sich weiterhin für dieses anerkannte Anliegen im Rahmen der Möglichkeiten der «Regionalplanung Zürcher Oberland» (RZO).

**Frage 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)?»

Antwort:

Aus Sicht SBB steht klar eine offene Streckenführung der Doppelspur im Fokus. Eine mögliche, im Einklang mit der Aufwertung des Aabachs stehende Streckenführung konnte 2012 im Rahmen einer Masterarbeit aufgezeigt werden. Die Stadt Uster ist in der Arbeitsgruppe «Leitbild Aabach–Aathal» vertreten. Die Streckenführung der SBB-Linie ist dabei ein Kernthema. Es gilt, die verschiedenen Varianten, d. h. auch die vorgeschlagene Tunnellösung in einer Gesamtschau aufzuzeigen und die verschiedenen Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen.

Frage 3:

«Steht er in Kontakt mit den Gemeindebehörden des Zürcher Oberlandes, um ein gemeinsames Vorgehen zur raschen Realisierung der Doppelspur auszuarbeiten?»

Antwort:

Die Realisierung der Doppelspur der SBB sowie auch der Zusammenschluss der Oberlandautobahn A53 sind die wichtigsten geplanten Infrastrukturanlagen im Gebiet der «Regionalplanungsgruppe Zürcher Oberland» (RZO). Die Stadt Uster wird das Anliegen im Rahmen ihrer Möglichkeit weiterhin einbringen. Auch in der Arbeitsgruppe «Leitbild Aabach-Aathal» hat die Stadt Uster vorgeschlagen, dass Variantenstudien der Linienführung der Doppelspur bereits auf Stufe SBB vorangetrieben werden.

Frage 4:

«Ist der Stadtrat bereit, sich im Rahmen der Doppelspur für eine gleichzeitige Erstellung einer S-Bahn-Haltstelle „Oberuster“ einzusetzen?»

Antwort:

Die von der Planungsregion Zürich Ende November 2014 beim BAV eingegebenen Angebotsziele für den STEP-Ausbau Schritt 2030 sehen keinen neuen Halt «Oberuster» vor. Der Bedarf eines neuen S-Bahn-Halts «Oberuster» wäre in einem ersten Schritt mittels einer Grobbeurteilung zu klären. Der Lead zur Beurteilung von neuen S-Bahn-Haltestellen liegt beim ZVV, welcher dazu einen Leitfaden entwickelt hat. Bekannt ist, dass eine neue Haltestelle «Milandia» zur Diskussion steht. Mit separatem Schreiben hat der Stadtrat den ZVV ersucht, auf der Basis des Leitfadens die Chancen auf eine zukünftige Verwirklichung der geforderten S-Bahn-Haltestelle «Oberuster» zu prüfen.

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage Nr. 527 der Ratsmitglieder Paul Stopper und Werner Kessler (BPU) betreffend «Ausbau der Strecke Uster–Aathal auf Doppelspur und Realisierung einer S-Bahn-Haltestelle Oberuster» Kenntnis zu nehmen.

STADTRAT USTER

Werner Egli
Stadtpräsident

Hansjörg Baumberger
Stadtschreiber

Beilage (Aktenuflage)

- Anfrage Nr. 527 vom 16. März 2015