

Motion von Paul Stopper (BPU)

betreffend Ausarbeitung eines bewilligungsfähigen Projektes für die SBB-Doppelspur Uster – Aathal mit einer S-Bahn-Haltestelle „Oberuster“

Der Stadtrat wird beauftragt, zusammen mit dem Bund (Bundesamt für Verkehr BAV), der SBB, dem Kanton (ZVV, AWEL, etc.) sowie den interessierten Oberländer Gemeinden ein bewilligungsfähiges Projekt für den Ausbau der einspurigen SBB-Strecke Uster – Aathal auf Doppelspur und einer neuen S-Bahn-Haltestelle „Oberuster“ auszuarbeiten.

Der Planung sind folgende Eckpunkte zugrunde zu legen:

- Berücksichtigung des „Leitbildes Aabach Aathal (Uster-Wetzikon)“ der Baudirektion des Kantons Zürich vom September 2010 (zB. Vernetzungskorridore, Seite 36)
- Eliminierung des Niveauüberganges Aathalstrasse in Oberuster
- Erstellung einer neuen S-Bahn-Haltestelle „Oberuster“ (für S 14 und zu verlängernde S9)
- Ermöglichung eines Hochwasserrückhaltebeckens oberhalb des Trümpler-Areals

Begründung

Die Notwendigkeit des Ausbaues der einspurigen SBB-Strecke Uster – Aathal auf Doppelspur ist unbestritten. Die ca. 4.5 km lange Strecke Uster – Aathal lässt keine weitere Verdichtungen des Angebots im S-Bahn-Verkehr mehr zu. Bisher scheiterte ein Ausbau an den Finanzen.

Im Sachplan Verkehr des Bundes wird zum Doppelspurausbau Uster – Aathal erwähnt, dass die baulichen Verhältnisse schwierig seien und deshalb eine sorgfältige Planung nötig sei. Es habe eine Abstimmung mit dem behördenverbindlichen Renaturierungskonzept Aabach stattzufinden.

Das wird kaum ohne Tunnelvariante möglich sein. Damit das Projekt einen wichtigen Schritt vorwärtskommt, ist es notwendig, dass die Stadt Uster den Lead übernimmt und für erste Studien auch finanzielle Mittel zur Verfügung stellt. Die Stadt würde in verschiedener Hinsicht profitieren, so u.a. auf den Verzicht eines landschaftlich problematischen Unterführungsbauwerkes, vom Verzicht von teuren und landschaftlich unausgegorenen Hochwasserschutzmassnahmen im Stadtkern von Uster, aber auch von einer optimalen Erschliessung von Oberuster durch die S-Bahn.

Deshalb ist die Form der Motion auch gegeben.



Paul Stopper

Beilage: Projektbeschreibung

Projektbeschreibung**1. Leitbild Aabach Aathal (Uster-Wetzikon)**

Im „Leitbild Aabach Aathal“ der Baudirektion des Kantons Zürich resp. des Amtes für Wasser, Energie und Luft (AWEL) vom September 2010 wird auf Seite 21 ausgeführt:

„3.9. Verkehr. (...) „Aus Gründen der Kapazitätserweiterung soll die bestehende Bahnlinie zwischen dem Bahnhof Aathal und Uster auf zwei Spuren ausgebaut werden. Bis jetzt wurde dazu jedoch noch kein konkretes Projekt ausgearbeitet, sondern es existiert lediglich eine grobe Studie aus dem Jahre 1987. Diese sieht eine zweite Spur auf der südlichen Seite des bestehenden Gleises vor. Dadurch würden verschiedene Anlagen von denkmalpflegerischer Bedeutung betroffen und die Spielräume für Revitalisierungsmassnahmen am Aabach abschnittsweise stark eingeschränkt. Eine detaillierte Planung des Doppelspurausbaues zwischen Aathal und Uster wird voraussichtlich erst nach Abschluss der 4. Teilergänzung der SBB nach 2015 an die Hand genommen. Der Bau eines zweiten SBB-Gleises bedeutet eine weitere Strapazierung der bereits heute knappen Platzverhältnisse im Aathal. Engpässe sind insbesondere in den Bereichen Unter-Aathal und Trümpler-Areal zu erwarten (...).“

Auf Seite 36 wird ausgeführt:

„5.6.3 Biologische Vernetzung: (...). Der Erhalt und die Förderung der grossräumigen Quervernetzung sind vor allem beim Autobahnbau, bei flankierenden Massnahmen an der Kantonsstrasse, dem Doppelspurausbau der SBB-Linie und bei der weiteren baulichen Entwicklung des Aathals zu berücksichtigen.“

2. Niveauübergang Aathalstrasse Oberuster

Zu den ökologischen Forderungen gesellt sich auch das Projekt für eine Aufhebung des niveaugleichen Bahnüberganges der Aathalstrasse durch eine Unterführung. Eine Beseitigung des Niveauüberganges drängt sich bei einem Ausbau des Streckenabschnittes Uster – Aathal auf Doppelspur zweifelsfrei auf. In diesem Bereich sind die Strasse, der Aabach und die Bahn sehr eng zusammengepfercht.

3. Bisherige Lösungen für Doppelspur

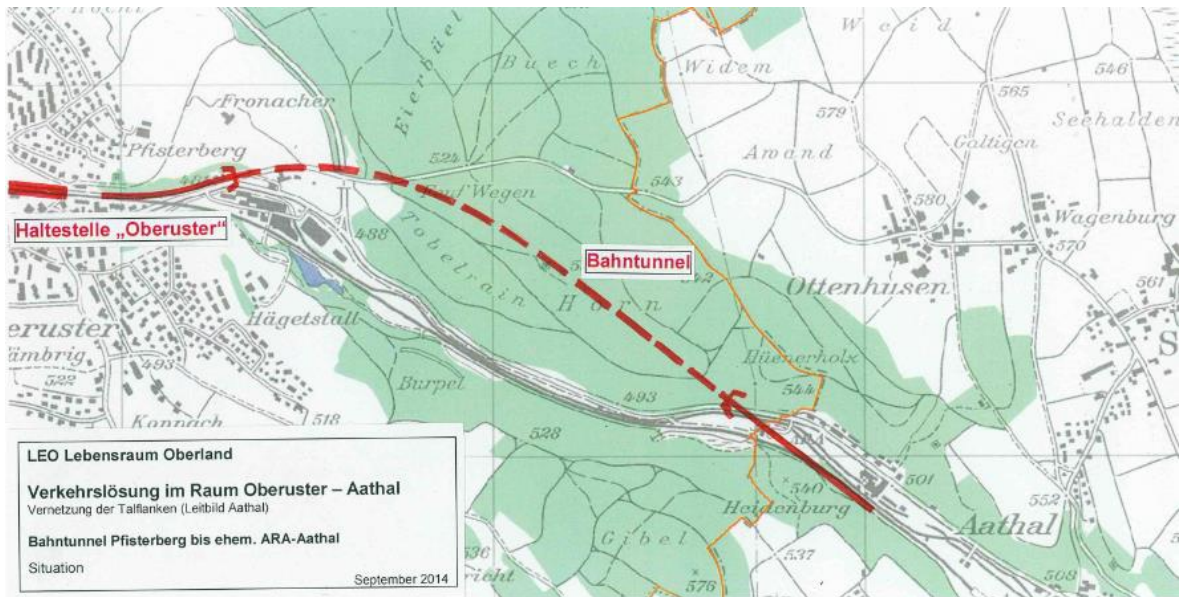
Die bis heute bekannten Studien der SBB für den Ausbau der Strecke Uster – Aathal gehen davon aus, dass das zweite Gleis neben das bestehende gelegt wird. Mit diesem Lösungsansatz würden schwer zu lösende Probleme im Bereich des Areals Trümpler geschaffen (Häuserabbrüche, Störung des Weiher-Areals, etc.). Für die notwendigen Ausweitungen des Bachbettes würde der Platz fehlen.

4. Lösungsansatz mit Tunnel

Die schwierigen topografischen Verhältnisse geben Anlass für einen neuen Lösungsansatz, wie ihn die Vereinigung LEO (Lebensraum Oberland) bereits 2014 ausarbeitete:

- Mit einer Schwenkung der Bahn vor dem Niveauübergang Aathalstrasse nach Norden und einem knapp 1.5 km langen, doppelspurigen Tunnel kann eine Entflechtung aller Problembereiche erreicht werden.
- Die Aathalstrasse muss nicht unterführt werden. Sie kann weiterhin ebenerdig geführt werden.
- das jetzige, einspurige Bahn-Trasse kann anderweitig genutzt werden, zB für einen freigeführten Radweg.

Die Einmündung der Neubaustrecke in das heutige Streckengleis erfolgt unterhalb der ehemaligen ARA Aathal-Seegräben. Die Aathalstrasse muss im östlichen Tunnelportalbereich als Überführung über das Bahntrasse geführt werden.



5. Vorteile einer Tunnellösung

Die Vorteile einer Verlegung der Bahn in einen Tunnel sind u.a.:

- der enge Raum des Aathals wird nicht noch zusätzlich verengt und nicht durch eine künftig noch intensiver befahrene Verkehrsachse zerschnitten
- auf eine Strassenunterführung Aathalstrasse in einem sehr heiklen Gebiet kann verzichtet werden. Die dadurch eingesparten Mittel (ca. 15-20 Mio. Franken) können zur Mitfinanzierung des Bahntunnels herangezogen werden.
- für Revitalisierungsmassnahmen des Aabachs können genügend grosse Räume geschaffen werden
- die für das Wild wichtigen Korridore zwischen den beiden Tobelflanken werden nur noch durch die bestehende Aathalstrasse zerschnitten (Einzelne Abschnitte der bestehenden Aathalstrasse könnten ebenfalls überdeckt und dadurch für das Wild sicher und durchlässig gemacht werden).
- oberhalb des Areals Trümpeler kann ein Hochwasser-Rückhaltebecken geschaffen werden (mit Dämmen entlang der heutigen Strasse).

Die Kosten für einen doppelspurigen Bahntunnel in diesem geologisch bekannten Gebiet würden (bei Kilometerkosten von 35 – 40 Millionen Franken) ca. 45 – 60 Mio. Franken betragen (inkl. Bahnausrüstung). Der Tunnel kann unabhängig vom Bahnbetrieb erstellt werden. Die Bauarbeiten behindern den auf diesem Streckenabschnitt sehr dichten Bahnverkehr nicht.

6. Neue S-Bahn-Haltestelle „Oberuster“

Zur besseren und direkten („fussläufigen resp. velogängigen“) Erschliessung der ausgedehnten Wohngebiete in Oberuster beidseits der Bahn ist eine neue S-Bahn-Haltestelle „Oberuster“ zu erstellen (Halte der S 14 und der zu verlängernden S 9).

7. Hochwasser-Rückhaltebecken

Im Bereich zwischen dem sog. „Trümpeler-Areals“ und der ehemaligen ARA Aathal-See-Gräben kann mit einer Verlegung des Bahntrasses ein grosses Hochwasser-Rückhaltebecken erstellt werden. Dieses nimmt das überschüssige Wasser auf. Teure und meist wirkungslose Massnahmen im Innenstadtbereich von Uster erübrigen sich.