



Uster, 12. November 2018
Nr. 517/2018
V4.04.71

Anfrage 517/2018 von Paul Stopper (BPU):

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

Der Bundesrat sieht im Rahmen des sog. «Ausbauschlittes 2035» einen Kapazitätsausbau auf der Bahn in der Region vor. Wie er diesen genau realisieren will, sagt er laut der vorliegenden Botschaft vom 1. November 2018 nicht. Auf Seite 104 wird lediglich erwähnt, dass zwischen Uster und Aathal statt heute 6 neu 8 Züge verkehren sollen. Welche baulichen Massnahmen vorgesehen sind, muss man mutmassen ...

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 160 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 – so sie denn im Ausbauschlitt 2035 wirklich enthalten ist – 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 und 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.

In einem Mailwechsel zwischen dem Unterzeichnet und dem Bundesamt für Verkehr lässt letzteres am 5. Oktober 2018 verlauten, *«Für den vorliegenden Fall wird versucht, die Doppelspur innerhalb der bestehenden Grundstücksgrenzen SBB so einzupassen, dass die Bahnstrasse möglichst wenig tangiert wird. Zeitnah wird die SBB mit der Stadt Uster und den Direktbetroffenen für erste Gespräche Kontakt aufnehmen.»* **(Beilage).**

Es stellen sich folgende Fragen:

1. Ist dem Stadtrat bekannt, ob die Doppelspur Uster – Aathal tatsächlich im Ausbauschnitt 32035 des Bundes enthalten ist?
2. Sollte dies noch nicht klar sein: Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat Uster, dafür zu sorgen, dass die Doppelspur Uster – Aathal tatsächlich im Ausbauschnitt 2035 enthalten ist?
3. Welche Projekte für die Doppelspur Uster – Aathal sind dem Stadtrat bekannt? Hat die SBB der Stadt Uster in der mehr als vierzigjährigen Geschichte dieser Doppelspur überhaupt je ein Projekt unterbreitet? Wenn ja, wann und welches?
4. Wird zwischen dem Bahnhof Uster und der Aathalstrasse nordöstlich des bestehenden Gleises einfach ein zweites Gleis gelegt oder entsprechen die Aussagen des BAV im Brief vom 5. Oktober 2018 dem gegenwärtigen Stand der Projektierung?
5. Falls die SBB noch nie ein Projekt unterbreitet hat: Ist der Stadtrat bereit, die Aussagen des BAV vom 5. Oktober 2018 mit eigenen Mitteln auf den Wahrheitsgehalt zu überprüfen? (Bemerkung des Fragestellers: Die Aussage des BAV kann kaum zutreffen!)
6. Ist dem Stadtrat bekannt, ob vom BAV zu diesem Thema ein Augenschein in Uster stattgefunden hat?
7. Weshalb *«kann ein Eintrag im kantonalen Verkehrsplan nicht herangezogen werden»* – so die Ansicht des BAV im Brief vom 5. Oktober? Weshalb wird nach Ansicht des Stadtrates dann die kantonale Richtplan mit enormem Aufwand betrieben, wenn das fernab aller Realitäten operierende BAV in Bern eine solche, klar rechtswidrige Ansicht vertritt?



8. Ist der Stadtrat nicht auch der Meinung, dass die Botschaft des Bundesrates zum Ausbauschnitt 2035 etwa diesem nonchalanten Charakter des BAV-Briefes vom 5. Oktober 2018 entspricht? Der Botschaft kann nämlich nicht entnommen werden kann, ob die Doppelspur Uster – Aathal überhaupt enthalten ist oder nicht? (Möglichst verschwommen, damit das BAV dann später alles oder nichts realisieren kann oder irgendetwas anderes!)
9. Ist er bereit, sich für eine Tunnellösung im Bereich „Pfisterberg – ehemalige ARA Aathal“ einzusetzen, damit die Vorgaben des „Leitbildes Aathal“ des AWEL nach Vernetzung der Talflanken erfüllt und gleichzeitig auch der Niveauübergang der Aathalstrasse auf einfachste Weise eliminiert werden können.
10. Steht er in Kontakt mit den Gemeindebehörden des Zürcher Oberlandes, um ein gemeinsames Vorgehen zur raschen Realisierung der Doppelspur Uster – Aathal auszuarbeiten?

Paul Stopper

Beilage: BAV-Antwortschreiben vom 5. Oktober 2018

Wählen Sie ein Element aus. Wählen Sie ein Element aus. folgende Fragen: