



Uster, 6. Mai 2021
Nr. 646/2021
V4.04.71

Anfrage 646/2021 von Paul Stopper (BPU):

Doppelspurausbau der SBB-Linie Uster – Aathal , Bereich Oberuster bis ehemalige ARA Aathal

Am 20. April 2021 haben die SBB folgende Medienmitteilung veröffentlicht:

«Die SBB baut für den Ausbauschritt 2035 den Korridor Dübendorf-Uster-Wetzikon aus, damit mehr Züge verkehren können. Dies bedingt den Ausbau der Bahninfrastruktur zwischen Uster und Aathal zur Doppelspur und eine Verkürzung der Zugfolgezeit zwischen Dübendorf und Uster. Mit den Infrastrukturausbauten für den Ausbauschritt 2035 werden im Vorprojekt auch Lösungen für niveaufreie Querungen der Zürich- und Winterthurerstrasse sowie Wermatswilerstrasse (Langsamverkehr) in Uster weiter vertieft.

Mitte 2020 hat die SBB die Objektstudie für dieses Projekt abgeschlossen und startet nun als nächste Projektphase das Vorprojekt, das bis Ende 2022 abgeschlossen wird. Die städtischen als auch kantonalen Ämter sind in die Projektierungsschritte einbezogen.»

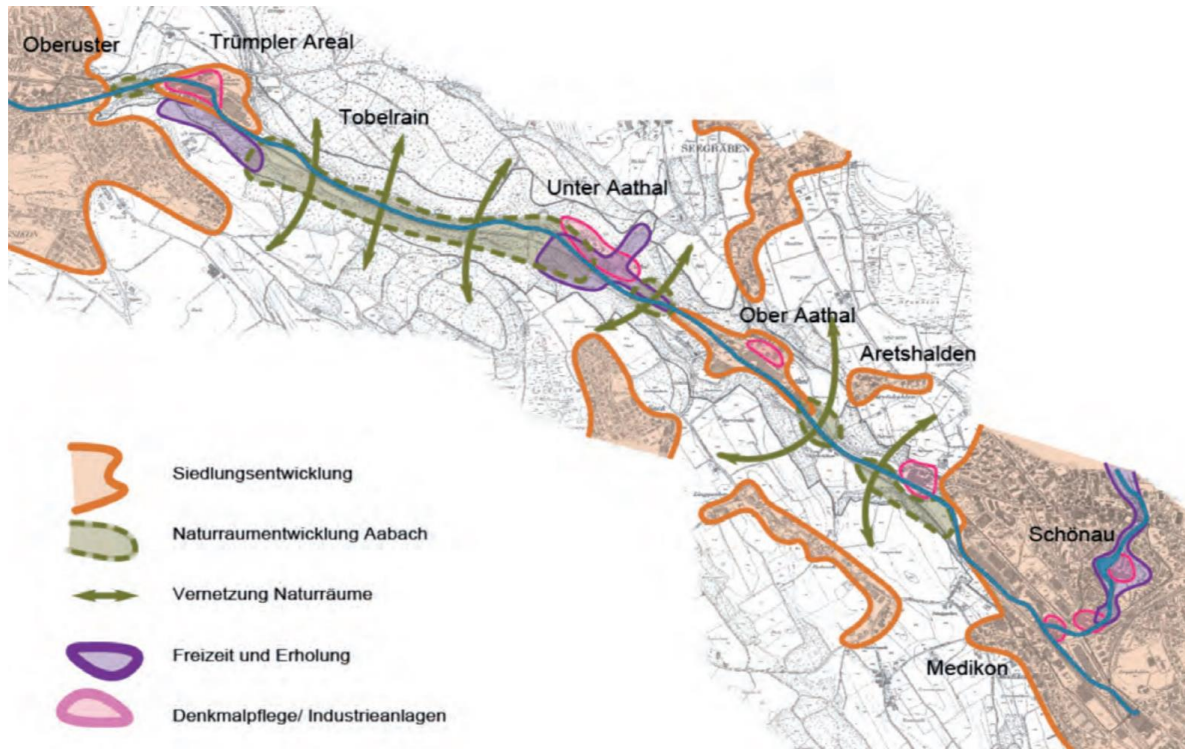
Bekanntlich ist das Aathal zwischen Oberuster und Aathal ein landschaftlich sehr heikles Gebiet. Eingedenk dieser Tatsache hat der Kanton Zürich (AWEL) in den Jahren 2008 – 2010 in hervorragender und verdienstvoller Weise das „Leitbild Aabach“ erarbeitet, in welchem die Stadt Uster durch Stadttingenieur Andreas Frei und Stadtplaner Walter Ulmann involviert waren.

In diesem Leitbild wird auf Seite 21 unter „3.9. Verkehr“ ausgeführt:

„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.“

Im „Sachplan Verkehr“ des Bundes (Stand 14.09.2020) wird zum Bereich Aathal folgendes ausgeführt:

*«Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wurde der Entscheid zum Bau des Doppelspurausbaus Uster – Aathal gefällt. Die baulichen Verhältnisse entlang der Strecke Uster – Aathal sind schwierig und bedingen eine sorgfältige Planung. Die vom Bundesrat noch nicht beschlossene Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans enthält das Vorhaben den Doppelspurausbau zwecks langfristiger Trassenfreihaltung. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zum Doppelspurausbau Uster – Aathal hat eine Abstimmung mit dem geplanten Ausbau der Oberlandautobahn **sowie mit dem behördenverbindlichen Renaturierungskonzept Aabach stattzufinden**. Die Realisierung eines zweiten Gleises zwischen Uster und Aathal tangiert das Siedlungsgebiet von Oberuster. Der Ausbau bedingt eine frühzeitige Koordination mit der betroffenen Gemeinde.*



Nutzungsschwerpunkte am Aabach

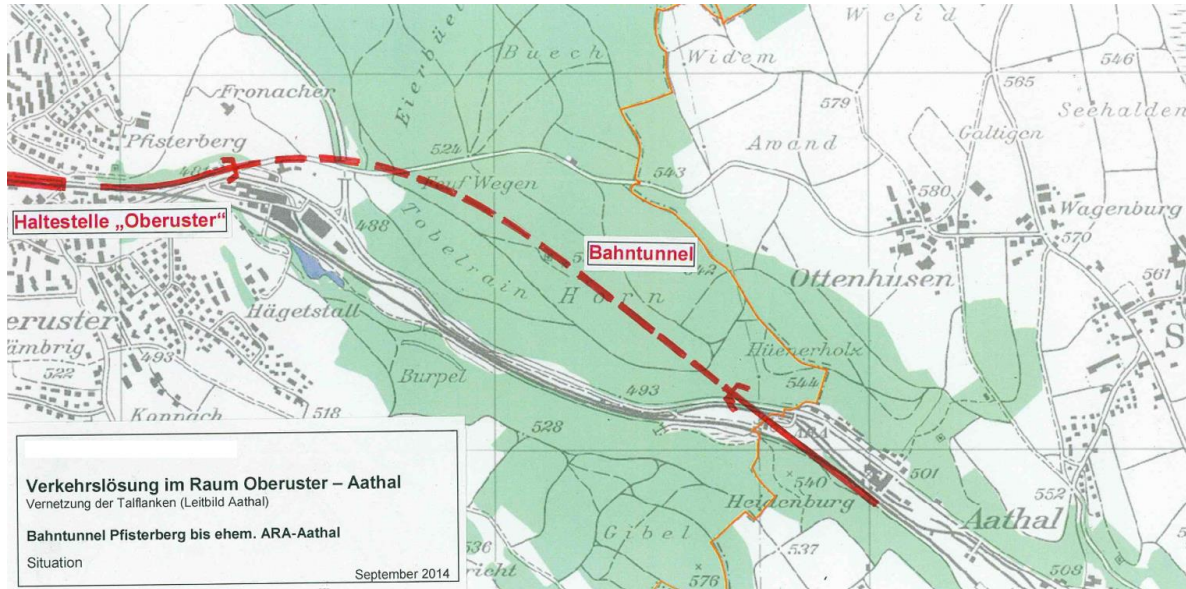
Abbildung: Auszug aus Leitbild Aathal, Seite 29

Da ja nicht davon ausgegangen werden kann, dass über die neue Doppelspur, über die Aathalstrasse und über den Aabach eine Wildbrücke machbar ist, ist aufgrund der klaren Aussagen der behördenverbindlichen Festlegungen auch eine teilweise Tunnellösung zu untersuchen und die Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen.

Die Vorteile einer teilweisen Verlegung der Bahn in einen Tunnel sind:

- der enge Raum des Aathals wird nicht noch zusätzlich verengt und durch eine künftig noch intensiver befahrene Verkehrsachse zerschnitten
- es kann auf eine Strassenunterführung Aathalstrasse in einem sehr heiklen Gebiet verzichtet werden.
- es können zusätzliche Räume für Revitalisierungsmassnahmen des Aabachs geschaffen werden
- die für das Wild wichtigen Korridore zwischen den beiden Tobelhängen werden „nur“ noch durch die bestehende Aathalstrasse zerschnitten
- im Falle einer Nicht-Realisierung oder einem erst späteren Bau der Oberlandautobahn können einzelne Abschnitte der Aathalstrasse mit Wild-Übergängen für die Tierwelt durchlässig gemacht werden.
- die durch den Wegfall einer sonst notwendigen Unterführung Aathalstrasse eingesparten Beträge können für den Bau des Bahntunnels eingesetzt werden.

Die Kosten für einen doppelspurigen Bahntunnel in diesem geologisch relativ bekannten Gebiet liegen bei höchstens ca. 45 – 50 Millionen Franken pro Kilometer (inkl. Bahnausrüstung). Der Tunnel kann unabhängig vom Bahnbetrieb erstellt werden. Die Bauarbeiten behindern auf diesem Streckenabschnitt den sehr dichten Bahnverkehr deshalb nur minimal.



Ich stelle dem Stadtrat folgende Fragen:

1. Wie ist der Stadt Uster in die Projektierung der SBB-Doppelspur Uster – Aathal eingebunden?
2. Sind in der Mitte 2020 abgeschlossenen SBB-Objektstudie auch Varianten untersucht worden, welche die behördlichen Empfehlungen des Leitbildes Aathal für Renaturierungen im Aathal – u.a. für Vernetzungen der beiden Talflanken des Aathals zB durch Wildbrücken – berücksichtigen? Wenn nicht, weshalb nicht?
3. Ist der Stadtrat bereit, sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für Lösungen einzusetzen, welche im Aathal eine bestmögliche Verwirklichung der Vorschläge des „Leitbildes Aathal“ garantieren?
4. Ist der Stadtrat – wenn nötig – auch bereit, dem Gemeinderat einen Kreditantrag zu unterbreiten, damit beim Doppelspurausbau Uster – Aathal umweltverträgliche Lösungen gemäss dem behördenverbindlichen „Renaturierungskonzept Aabach“ seriös geprüft werden können?

Ich danke für die Beantwortung.

Uster, 6. Mai 2021

Paul Stopper

Paul Stopper