



Uster, 29. Januar 2019
Nr. 517/2018
V4.04.71

Seite 1/5

**ANFRAGE 517/2018 VON PAUL STOPPER (BPU): AUSBAU DER STRECKE USTER–AATHAL AUF DOPPELSPUR UND REALISIERUNG EINER S-BAHN-HALTESTELLE «OBERUSTER»;
ANTWORT DES STADTRATES**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 12. November 2018 reichte das Ratsmitglied Paul Stopper beim Präsidenten des Gemeinderates die Anfrage 517/2018 betreffend «Ausbau der Strecke Uster–Aathal auf Doppelspur und Realisierung einer S-Bahn-Haltestelle "Oberuster"» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

«Der Bundesrat sieht im Rahmen des sog. «Ausbauschnittes 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-Bahn-Strecken 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 Ausbauschnitt 2035 wirklich enthalten ist – 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 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 Unterzeichnenden 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 40-jährigen 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 Richtplanung 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, 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?»*

**Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:**

Grundlegend gilt es festzuhalten, dass sich der Stadtrat generell positiv gegenüber dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs stellt. Die Anbindung der Stadt Uster durch attraktive S-Bahn-Anschlüsse und die zahlreichen Regionalbusse sind ein wesentlicher Standortfaktor, den es zu wahren und zu optimieren gilt. Entsprechend stützt der Stadtrat grundsätzlich auch den Ausbau der Bahninfrastrukturanlagen. Dies vorzunehmen, ist jedoch Aufgabe des Bundesamtes für Verkehr (BAV), welches zusammen mit den SBB und dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) die erforderlichen Planungen vornimmt. Die Stadt Uster wird dabei situativ einbezogen, respektive sie kann ihre Begehren in entsprechenden Vernehmlassungsverfahren einbringen. Das ist auch beim Ausbau der Strecke Uster–Aathal auf Doppelspur der Fall.

Konkret hat der Stadtrat Kenntnis davon, dass die SBB im Auftrag des BAV Studien zum Doppelspurausbau auf der Strecke Bahnhof Uster bis Bahnhof Aathal vornimmt. Die Stadt wurde hierzu informiert. Es liegen dem Stadtrat jedoch keine entsprechenden Unterlagen vor, noch wurde er bis dato zu einem Vernehmlassungsverfahren eingeladen.

Frage 1:

«Ist dem Stadtrat bekannt, ob die Doppelspur Uster–Aathal tatsächlich im Ausbauschnitt 32035 des Bundes enthalten ist?»

Antwort:

Dem Stadtrat ist nicht bekannt, was im Ausbauschnitt 2035 des Bundes final enthalten sein wird, zumal die Festlegung durch die Bundesversammlung erfolgen wird. Die im Ausbauschnitt zwischen Uster und Wetzikon vorgesehene Angebotserweiterung der S-Bahn macht aber gemäss Regierungsrat des Kantons Zürich den Ausbau der Strecke zwischen Uster und Aathal nötig (RRB 1224/2017).

Frage 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?»

Antwort:

Der Stadtrat pflegt einen konstruktiven Austausch mit den zuständigen Stellen der SBB in der Begleitung des laufenden Prozesses. Zusätzliche Massnahmen erachtet der Stadtrat derzeit als nicht notwendig.

Frage 3:

«Welche Projekte für die Doppelspur Uster–Aathal sind dem Stadtrat bekannt? Hat die SBB der Stadt Uster in der mehr als 40-jährigen Geschichte dieser Doppelspur überhaupt je ein Projekt unterbreitet? Wenn ja, wann und welches?»

Antwort:

Der Stadtrat erachtet es als wenig zweckdienlich, die ohnehin knappen Ressourcen des Geschäftsfeldes Stadtraum und Natur für die Aufarbeitung der gemäss Aussage des Anfragenden mehr als 40 Jahre andauernden Planungsgeschichte einzusetzen. Entsprechend legt der Stadtrat sein Interesse auf die aktuelle Planung und nimmt daher in seiner Antwort keinen Bezug auf die Geschichtsschreibung. Wie bereits einleitend angemerkt, hat der Stadtrat Kenntnis davon, dass die SBB gegenwärtig im Auftrag des BAV Studien zum Doppelspurausbau auf der Strecke Bahnhof Uster bis Bahnhof Aathal vornimmt. Dem Stadtrat wurde jedoch bis dato kein Projekt unterbreitet.

Frage 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?»

**Antwort:**

Wie in der Antwort zur Frage 3 angemerkt, wurde dem Stadtrat noch kein Projekt unterbreitet. Entsprechend ist der Stadtrat nicht in Kenntnis entsprechender Planungsinhalte.

Frage 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!)»

Antwort:

Der Stadtrat erachtet es nicht als seine Aufgabe, den Mailverkehr zwischen Bundesämtern und Privatpersonen auf seinen Wahrheitsgehalt hin zu überprüfen.

Frage 6:

«Ist dem Stadtrat bekannt, ob vom BAV zu diesem Thema ein Augenschein in Uster stattgefunden hat?»

Antwort:

Nein.

Frage 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 Richtplanung mit enormem Aufwand betrieben, wenn das fernab aller Realitäten operierende BAV in Bern eine solche, klar rechtswidrige Ansicht vertritt?»

Antwort:

Zum – dem Stadtrat nur teilweise vorliegenden – Schriftverkehr zwischen dem anfragenden Gemeinderat Paul Stopper und dem BAV kann der Stadtrat keine Stellung nehmen. Es kann aber vermutet werden, dass sich das BAV auf die Tatsache bezieht, dass entlang des Bahntrassees keine eigentümergebundene Baulinien ausgeschieden sind. Nur, wenn solche vorliegen, kann auf Baugesuche eingewirkt werden. Richtplaneinträge sind hingegen nicht eigentümergebunden.

Frage 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, ob die Doppelspur Uster–Aathal überhaupt erhalten ist oder nicht. (Möglichst verschwommen, damit das BAV dann später alles oder nichts realisieren kann oder irgendetwas anderes!)»

Antwort:

Der Stadtrat erachtet es nicht als seine Aufgabe, die Tonalität von Aussagen des Bundesrates bzw. Inhalte eines nicht von ihm geführten Mailwechsels zu beurteilen.

Frage 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?»

Antwort:

Da dem Stadtrat, wie vorgängig erwähnt, weder ein Variantenstudium noch ein Projekt zur Vernehmlassung vorliegt, kann zu dieser Frage keine Stellung bezogen werden.

Frage 10:

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



Antwort:

Der Stadtrat steht im Rahmen der Region Zürcher Oberland (RZO), welche auch für die regionale Planung zuständig ist, in stetigem Kontakt mit den Nachbargemeinden. Selbstverständlich wird der Doppelspurausbau auch in diesem Gremium thematisiert.

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage 517/2018 von Paul Stopper betreffend «Ausbau der Strecke Uster–Aathal auf Doppelspur und Realisierung einer S-Bahn-Haltestelle "Oberuster"» Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Daniel Stein
Stadtschreiber