

Martin Wunderli
Dorfstrasse 38
8620 Wetzikon

KR-Nr. 318/2013

An die
Geschäftsleitung des
Kantonsrates
8090 Zürich

Einzelinitiative

betreffend **Ausarbeitung einer Kreditvorlage zuhanden des Kantonsrates für einen Staatsbeitrag an die SBB für den Ausbau der S-Bahn-Strecke Uster - Aathal auf Doppelspur.**

Antrag:

Auf Grund von Art. 139 des «Gesetzes über die politischen Rechte» vom 1. September 2003 reiche ich folgende Einzelinitiative ein:

Der Regierungsrat wird beauftragt, zuhanden des Kantonsrates eine Kreditvorlage für den Ausbau der S-Bahn-Strecke Uster - Aathal auf Doppelspur auszuarbeiten.

In der Kreditvorlage ist das «Leitbild Aabach - Aathal, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Umwelt, Sept. 2010» (biologische Vernetzung der beiden Talflanken als Grüngürtel, d.h. teilweise Tunnellösungen) zu berücksichtigen.

Begründung:

1. Kapazitätsgrenze erreicht, Verspätungsanfälligkeit nimmt zu

Die S-Bahn-Linien (S5, S14 und S15) von Zürich ins Zürcher Oberland sind ausgesprochen erfolgreich. Die Streckenkapazität ist am obersten Limit angelangt und deshalb verspätungsanfällig, weil sich die drei S-Bahn-Linien zwischen Uster und Aathal sich ein Gleis für beide Fahrrichtungen teilen müssen.

Jede noch so kleine Verspätung in diesem Streckenabschnitt führt zu grösseren Folgeverspätungen. Die Fahrplanstabilität kann daher gerade in den Spitzenzeiten oft nicht garantiert werden. Die Verspätungen wirken sich auf den Bahnhof Stadelhofen und damit auf das ganze Zürcher S-Bahn-Netz negativ aus.

Gemäss ZVV-Strategie 2016 - 2019 besteht spätestens 2015 ein Kapazitätsengpass zwischen Zürich und Wetzikon - bedingt durch die Einspur Uster - Aathal. Das Nachfragewachstum wird von der SBB auf dieser Strecke bis 2030 auf 50 - 60% geschätzt. Im Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP), UVEK, April 2011 wird der Doppelspurausbau Uster - Aathal mit der höchsten Dringlichkeitsstufe «1» aufgeführt. Die Notwendigkeit des Ausbaus ist vom ZVV zwar erkannt, trotzdem wurde im Rahmen der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn die Doppelspur Uster -Aathal aus dem Kredit gestrichen; ein Kapitalfehler, wie sich heute immer mehr zeigt. Damit wird auch die geplant gewesene, neue Entlastungslinie bis nach Uster verunmöglicht da die S9 in Uster 20 Minuten lang stehen bleibt und somit das Gleis 3 blockiert.

Der Ausbau dieser Strecke ist für den Kanton also äusserst wichtig, die Pendlerströme von und nach Zürich nehmen laufend zu. Nur eine gezielte und nachhaltige Förderung des öffentlichen Verkehrs hat eine Verringerung des Strassenverkehrs zur Folge. Mit der erwünschten Umlagerung von der Strasse auf die Schiene wird eine nachhaltige Wirkung erzielt.

2. Leitbild Aabach

Im «Leitbild Aabach Aathal», das vom AWEL in den Jahren 2008 - 2010 in hervorragender Weise erarbeitet wurde, 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 Trümpier-Areal zu erwarten.»

Aufgrund dieser heiklen Situation ist auch eine teilweise Tunnellösung zu untersuchen und die Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen.

3. Vorteile einer teilweisen Tunnellösung

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 Habachs 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 der Oberlandautobahn können einzelne Abschnitte der Aathalstrasse mit Wild-Übergängen für die Tierwelt durchlässig gemacht werden
- die durch den Wegfall der Unterführung Aathalstrasse eingesparten Beträge können für den Bau des Bahntunnels eingesetzt werden

Die Kosten für einen doppelspurigen Bahntunnel in diesem geologisch bekannten Gebiet liegen bei ca. 45 - 50 Mio. Franken pro Kilometer (inkl. Bahnausrüstung). Der Tunnel kann losgelöst vom Bahnbetrieb erstellt werden. Die Bauarbeiten behindern den auf diesem Streckenabschnitt sehr dichten Bahnverkehr nur minimal. Sie sind deshalb kostengünstig. Der Abtransport des Tunnelausbruchmaterials und die Zuführung der Baumaterialien muss auf der Schiene erfolgen.

Ich bitte Sie, sehr geehrte Damen und Herrn Kantonsräte, um Unterstützung der Einzelinitiative.

Wetzikon, 10. Oktober 2013

Mit freundlichen Grüssen

Martin Wunderli