



Eine der am meisten frequentierten Verkehrsachsen der Schweiz: Durch das Aatal fahren jeden Tag durchschnittlich 28 000 Autos und rund 200 Züge.

Archivbild Fabio Meier

Der Gotthard des Flachlands

REGION Wenn Verkehrsexperten das Aatal beschreiben, benutzen alle dasselbe Wort: Nadelöhr. Über 28 000 Autos und rund 200 Züge fahren hier jeden Tag durch. So eng ist das Tal, dass es an den Gotthard mit dessen komplexen Verkehrsbauten erinnert.

Das Aatal ist nicht die Schöllenen. Doch Thomas Rubin, Regionalplaner der Region Zürcher Oberland, zieht den Vergleich trotzdem: «Zwischen Uster und Wetzikon ist es ein bisschen wie am Gotthard.» Insbesondere zwischen Oberuster und Unteraathal ist kaum genügend Platz für Strasse und Schiene. Teils nehmen sie den Aabach in ein Korsett von Eisen und Asphalt.

Auch die Verkehrsfrequenzen lassen sich mit dem Alpenpass vergleichen. Die S5, die S14 und die S15 befahren die Aatal-Strecke mit Tausenden von Passagieren im Halbstundentakt. Dies ergibt täglich rund 200 Fahrten – die beiden Güterzüge pro Tag fallen da nicht mehr ins Gewicht. Und am Gotthard? Durch den neuen Basistunnel sollen täglich rund 200 bis 250 Züge brausen.

Alle drei Sekunden ein Auto

Auf der Strasse ist das Aatal eine der am meisten frequentierten Verkehrsachsen der Schweiz: Aktuell befahren im Schnitt jeden Tag über 28 000 Autos das Tal,

also alle drei Sekunden ein Fahrzeug oder rund 10,2 Millionen Fahrten pro Jahr. Der Gotthard-Strassentunnel mit seinen im Schnitt rund 17 000 bis 18 000 Autos pro Tag kann da nicht mithalten.

«Ob mit oder ohne Autobahnbau und Doppelspur – das Aatal wird immer eine Durchgangsbahn bleiben.»

Thomas Rubin,
Regionalplaner
Region Zürcher Oberland

Verkehrsplaner in 15 Jahren rund 30 000 Fahrzeuge pro Tag.

Dass das enge Tal heute verkehrsmässig an den Gotthard erinnert, geht auf die Textilfabriken zurück, die sich im 19. Jahrhundert entlang dem Aabach ansiedelten. «Bis dahin war der Talgrund ein sumpfiges Auengebiet», sagt Regionalplaner Thomas Rubin.

Die Postkutschen verkehrten von Uster über Ottenhausen und Seegraben nach Wetzikon oder über Sulzbach und Bertschikon in Richtung Gossau. Doch als die Fabriken die alten Mühlen in Ober- und in Unteraathal ersetzten, verlangten die einflussreichen Textilbarone nach Transportwegen und -kapazitäten. 1837 erfolgte deshalb der Bau der ersten Strasse durch das Aatal, und am 9. November 1857 wurde die Teilstrecke Uster–Wetzikon der Glattalbahn eröffnet. Möglich war dies nur, weil zuvor der Aabach für die industrielle Wassernutzung kanalisiert worden war.

Nadelöhr mit Hindernissen

Eineinhalb Jahrhunderte später mühen sich Regional- und Verkehrsplaner mit den Folgen der damaligen Schleusenöffnung ab. Wer die Strecke zwischen Uster und Wetzikon regelmässig befährt, kennt die endlosen Staus und den stockenden Strassenverkehr auf diesem Abschnitt.

Parallel dazu bringen auch ZVV und SBB kaum mehr neue Zugverbindungen durch das Nadelöhr – und wenn im Aatal eine Lok streikt, steht mangels Ausweichmöglichkeit der Bahnverkehr still. Abhilfe bringen sollen die Schliessung der Lücke der Oberlandautobahn und der Ausbau der Bahnstrecke auf Doppelspur. Thomas Rubin meint dazu: «Für unser Gebiet und darüber hinaus sind diese beiden Projekte sehr wichtig; sie würden eine grosse Entlastung für die Bevölkerung bringen und die weitere Entwicklung

der benachbarten Regionen ermöglichen.»

Doppelspur nicht vor 2030

Doch der Regionalplaner und mit ihm die Behörden und die Bevölkerung der Region werden sich gedulden müssen. Einen Studienauftrag für den Doppelspurausbau Uster–Aathal wird das Bundesamt für Verkehr frühestens 2016 vergeben, wie die Medienstelle der SBB schreibt.

2018 oder später entscheidet dann das eidgenössische Parlament, ob das Projekt überhaupt für den Ausbauschritt 2030 der Schweizer Bahninfrastruktur berücksichtigt wird.

Einen ähnlichen oder sogar noch längeren Zeithorizont hat das Autobahnprojekt, das die Kantonsstrasse von rund zwei Dritteln des Verkehrs entlasten würde. Ein beinahe ausführungsfähiges Vorhaben wurde 2012 vom Bundesgericht unterbunden, weil die vorgesehene Linienführung im Bereich Wetzikon/Hinwil den in der Verfassung festgeschriebenen Moor-schutz verletzte.

Zurzeit plant der Kanton mit Hochdruck eine neue Streckenführung, wobei der über Kunstbauten und weitgehend in einem Tunnel durch das Aatal führende Abschnitt zwischen Wetzikon West und Uster Ost unbestritten ist. Doch solche Planungsprozesse dauern – und gleichzeitig ist der Entscheid des Bundesparlaments weiterhin offen, ob die Oberlandautobahn ins schweizerische Autobahnnetz aufgenommen wird. Ohne einen solchen Netzbeschluss könnte sich die Finanzierung der Lückenschliessung als sehr schwierig erweisen.

Achse mit Potenzial

«Ob mit oder ohne Autobahnbau und Doppelspur – das Aatal wird immer eine Durchgangsbahn bleiben», wirft Rubin einen Blick in die Zukunft. Dennoch sieht er Potenzial für Aufwertungsmassnahmen. Fussgänger- und Velo-

Aabach

Obwohl er relativ klein und auch nicht allzu lang ist, hat der Aabach, der den Pfäffikersee mit dem Greifensee verbindet, in der Geschichte des Oberlands eine grosse Bedeutung erlangt. In einer zwölfteiligen Artikelserie wird auf die Entstehung, die Entwicklung und die heutige Nutzung dieses Bachs eingegangen.

Die bisher erschienenen Teile waren dem Ursprung des Aabachs, den Mühlen, der Textilindustrie, der Bachregulierung, den Unwettern, den Kraftwerken, dem Hochwasserschutz sowie der Fauna und Flora gewidmet. Es ging auch um neu geschaffene Erholungs-räume und um Arealentwicklung. Heute steht der **Verkehr** entlang dem Aabach im Zentrum. [zo](#)

wegverbindungen sollen einen höheren Stellenwert erhalten bis hin zu einem «Schnellveloweg». «Es macht keinen Sinn, wenn E-Bike- und andere schnelle Velofahrer sich durch Spaziergänger schlängeln müssen», sagt der Regionalplaner.

Besser nutzen und in Szene setzen will die Region zudem die touristischen und industriehistorischen Attraktionen des Tals, zum Beispiel das Dinosauriermuseum und den Industriepfad Zürcher Oberland. Kombiniert mit Revitalisierungen entlang dem Aabach zeichnet sich so ein Aatal ab, das für verschiedenste Zielgruppen wie Familien, Biker, Wanderer und Geschichtsfans an Attraktivität gewinnt.

Allerdings: Die Vision eines lebendigen Aatals mit neuen und ruhigen Wohngebieten wird sich wohl erst mit dem definitiven Autobahnbau realisieren lassen. Ist es dann so weit, wird das Tal mit einer kühn geschwungenen Brücke im untersten Bereich vor Oberuster noch mehr an den Gotthard erinnern.

Felix Müller

Zivile Flüge mit Volksinitiative vertreiben

DÜBENDORF Gegen den zivilen Flugverkehr auf dem Militärflugplatz Dübendorf wird eine Volksinitiative lanciert. Nationalrat Thomas Maier führt ein Komitee an, das einen Initiativtext zur Vorprüfung eingereicht hat.

«Keine Zivilaviatik»: So lautet der Titel eines Artikels 1b, der neu in die Gemeindeordnung der Stadt Dübendorf eingefügt werden soll. Die Stadt solle sich mit allen Mitteln und auf allen Ebenen gegen einen zivil genutzten Flugplatz auf ihrem Gebiet einsetzen. Nur die bestehende fliegerische Nutzung, also militärische und zivile Helikopterflüge und die Aktivitäten der Ju-Air, sollen von diesem Verbot ausgenommen sein. Das aus 16 Dübendorfer Persönlichkeiten bestehende Initiativkomitee, dem Nationalrat Thomas Maier (GLP) vorsteht, hat den vorgesehenen Initiativtext zur Vorprüfung beim Stadtrat von Dübendorf eingereicht.

Mit dieser Initiative will das Komitee einen Entscheid des Bundesrats bekämpfen. Dieser hat sich die Option einer zivilaviatischen Nutzung des Flugplatzes offengelassen, «leider und gegen den ausdrücklichen Willen von Kanton und Anliegergemeinden», heisst es zur Begründung. Die Umnutzung würde das ohnehin belastete Glattal weiteren Emissionen aussetzen, vor allem morgens, abends und an den Wochenenden. Das Areal des Innovationsparks im Westen, dem der Bundesrat ebenfalls zugestimmt habe, würde massiv entwertet. «Der Bundesrat torpediert so das eigene Zukunftsprojekt auf dem Gelände», finden die Initianten.

Den Rücken stärken

«Wir wollen den Behörden den Rücken stärken», präzisierte Nationalrat Maier den Zweck des Volksbegehrens, «und ein Zeichen nach Bern schicken.» Nach einem direktdemokratischen Volksentscheid liege für den Bund die Latte noch höher als bisher, um eine Bewilligung für die zivile Nutzung tatsächlich zu erteilen. Für Maier würde es aber zu weit führen, das Anliegen in eine nationale Volksinitiative zu verpacken mit dem Ziel, das zivile Flugverbot in der Bundesverfassung festzuschreiben.

Die Initianten sind überzeugt, dass ein Betrieb mit 28 000 Flugbewegungen pro Jahr, von denen der Bund ausgeht, kaum je rentieren würde. Dafür bräuchte es mindestens 80 000, glauben sie. Die Rundflüge der Ju-Air würden aus technischen Gründen ebenfalls irgendwann eingestellt werden müssen. Eine neue zivilaviatische Nutzung würde die Stadt in ihrer Entwicklung um Jahrzehnte zurückwerfen und die Werte privater Investoren gefährden, fürchten sie.

Anna E. Guhl

ANZEIGE

Grenzenlos



möbelzentrum.
VOLKETSUIL

491981

Die hohen Verkehrsfrequenzen im Aatal zeigen dessen Bedeutung als zentrale Durchgangsbahn zwischen dem Glattal und dem Zürcher Oberland. Da beide Regionen zu den Wachstumsgebieten des Kantons zählen, erwartet das kantonale Amt für Verkehr in den nächsten Jahren eine weitere Zunahme insbesondere des motorisierten Individualverkehrs: Für 2030 geht es von einer Frequenz von gegen 50 000 Fahrzeugen täglich aus, sofern die Autobahn bis dann offen ist. Ohne Autobahn erwarten die

ANZEIGE

il Faro

**Sommerzeit – Ferienzeit:
Geniessen auf unserer
schattigen Gartenterrasse**

Dübendorf
Wangenstrasse 59 044 821 61 64
Zürichstrasse 30 044 802 11 02

Wallisellen
Bahnhofplatz 2 044 830 46 52

Herrliberg
Seestrasse 247 044 915 81 11

Hauslieferung Dübendorf
Zürichstrasse 30 044 802 11 00

479344