



Uster, 19. Januar 2021
595/2020
V4.04.71

Seite 1/4

ANFRAGE 595/2020 VON PAUL STOPPER (BPU): ENDE DER GEPLANT GEWESENEN STRASSE «USTER WEST» UND WEITERES VORGEHEN IN SACHEN UNTERFÜHRUNG WINTERTHURERSTRASSE; ANTWORT DES STADTRATES

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 6. Juli 2020 reichte das Ratsmitglied Paul Stopper bei der Präsidentin des Gemeinderates die Anfrage 595/2020 betreffend «Ende der geplant gewesenen Strasse "Uster West" und weiteres Vorgehen in Sachen Unterführung Winterthurerstrasse» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

«In der gemeinsamen Medienmitteilung der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und des Stadtrates von Uster vom 1. Juli 2020 zum Ende der geplant gewesenen kantonalen Strasse "Uster West" stand unter anderem:

Durch den geplanten SBB-Doppelspurausbau Uster–Aathal wird sich die Stausituation für den Strassenverkehr an den Bahnschranken in Uster ab 2035 weiter verschärfen. Aus diesem Grund erachtet die Volkswirtschaftsdirektion eine Lösung im Sinne einer niveaufreien Querung weiterhin als notwendig. Ziel ist es, spätestens bis zur Inbetriebnahme des zweiten Zuggleises zwischen Uster und Aathal eine Alternative zur Strasse "Uster West" zu realisieren.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh, Volkswirtschaftsdirektorin des Kantons Zürich, begrüsst das Vorgehen: "Ich werde mich weiterhin mit voller Kraft für eine niveaufreie Strassenverbindung einsetzen. Auch der Doppelspurausbau und die damit verbundene Verbesserung des Angebots des öffentlichen Verkehrs sind mir sehr wichtig. Die Chancen sind gut, dass dies nun Beides Hand in Hand erfolgen kann."

Die SBB erarbeiten aktuell im Rahmen der Vorbereitungen für den Ausbauschritt 2030/35 eine Objektstudie zum geplanten Doppelspurausbau zwischen Uster und Aathal. Der Kanton Zürich und die Stadt Uster sind nun in Abstimmung mit den SBB daran, die Auswirkungen der längeren Barrierschliesszeiten auf das Gesamtverkehrssystem zu ermitteln und geeignete Varianten für eine niveaufreie Querung der Bahngleise auszuarbeiten. Bevor anschliessend konkrete Projektierungsarbeiten für Ersatzvarianten der Strasse "Uster West" aufgenommen werden können, ist die Machbarkeit der möglichen Varianten zu klären. "Für die Stadt Uster ist dabei zentral, dass diese auf letzten Herbst vorgestellte Stadtentwicklungskonzept abgestimmt werden", sagt Stadtrat Stefan Feldmann, Abteilungsvorsteher Bau der Stadt Uster. "In diesem Sinne werden wir den Kanton und die SBB bei den erforderlichen Arbeiten für eine niveaufreie Westerschliessung unterstützen."



Ich stelle dem Stadtrat folgende Fragen:

1. *Was soll der Niveauübergang Winterthurerstrasse mit dem Doppelspurausbau Uster–Aathal zu tun haben? (Der Barrierenübergang Winterthurerstrasse ist seit dem Ausbau der Glattallinie auf Doppelspur in den 80-Jahren des letzten Jahrhunderts und noch mehr seit der Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn im Jahre 1990 als Problem bekannt. Die Ustermer Stimmberechtigten haben denn auch am 25. November 2012 einem Ersatzbauwerksehr deutlich zugestimmt!)*
2. *Welchen Zusammenhang soll die Unterführung Winterthurerstrasse mit dem Stadtentwicklungskonzept haben? Etwa mit den bis zu 65 Meter hohen Häusern im Zentrum von Uster?*
3. *Will der Stadtrat das Projekt "Unterführung Winterthurerstrasse" mit seinen konfuse Verknüpfungen mit dem STEK 2035 weiter verzögern? (Es liegt doch einzig und allein am Stadtrat Uster, dem Kanton das Abstimmungsergebnis vom 25. November 2012 bekanntzugeben. Damit ist alles klar. Dieses ist – im Gegensatz zum STEK 2035 – rechtsverbindlich?)*
4. *Weshalb hackt die Stadt Uster auf den SBB herum? (Die SBB können nur die jetzigen und die künftigen Schliesszeiten der Barrieren angeben, mehr nicht, weil für sie die Sicherheiten mit den Barrieren erfüllt sind. Im Übrigen: Die Barrierenanlagen in Uster haben grosszügigerweise die SBB und nicht etwa die Strassenhalter – Kanton und Gemeinde Uster – finanziert!)*
5. *Ist der Stadtrat in Kenntnis davon, dass gemäss Gesetzgebung generell die Strassenhalter und nicht etwa die Eisenbahnen für die Sanierung von Niveauübergängen durch Ersatzbauwerke zuständig sind?*
6. *Welche Alternativen sieht der Stadtrat – neben der Unterführung Winterthurerstrasse – zur geplanten Strasse "Uster West", wie in der Medienmitteilung angekündigt?*
7. *Auf wann rechnet der Stadtrat mit dem Baubeginn bei der Unterführung Winterthurerstrasse? (Die Planungs- und Projektierungsgrundlagen liegen seit 2013 in den Schubladen des Kantons – Amt für Verkehr bei der Volkswirtschaftsdirektion – und der Stadt Uster; oder will der Stadtrat tatsächlich auf 2035 warten?)»*

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Die Anfrage 595/2020 des Ratsmitgliedes Paul Stopper wurde am 6. Juli 2020 als Reaktion auf die Medienmitteilung der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und des Stadtrates von Uster vom 1. Juli 2020 eingereicht. Der Stadtrat hat sich seither intensiv mit dem Thema Bahnquerungen auseinandergesetzt und ein Ergänzungsbericht zum Stadtentwicklungskonzept (STEK) verfasst. Dieser wurde vom Stadtrat am 8. Dezember 2020 festgesetzt und zwei Tage später der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Bericht wird dem Gemeinderat zur Kenntnisnahme überwiesen. Der Ergänzungsbericht dokumentiert die Haltung des Stadtrates zum Thema Bahnquerungen. Da die Fragen dieser Anfrage durch den vorgestellten Bericht teilweise überholt wurden, stehen die Antworten in Ergänzung zu besagtem STEK-Ergänzungsbericht.

Frage 1:

«Was soll der Niveauübergang Winterthurerstrasse mit dem Doppelspurausbau Uster–Aathal zu tun haben? (Der Barrierenübergang Winterthurerstrasse ist seit dem Ausbau der Glattallinie auf Doppelspur in den 80-Jahren des letzten Jahrhunderts und noch mehr seit der Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn im Jahre 1990 als Problem bekannt. Die Ustermer Stimmberechtigten haben denn auch am 25. November 2012 einem Ersatzbauwerksehr deutlich zugestimmt!))»



Antwort:

Mit dem Doppelspurausbau (und weiteren Infrastrukturbauten der SBB auf der Strecke Zürich–Wetzikon) wird das S-Bahn-Angebot im Zürcher Oberland ausgebaut. Daraus resultieren auch an der Winterthurerstrasse längere Barrierenschliesszeiten.

Frage 2:

«Welchen Zusammenhang soll die Unterführung Winterthurerstrasse mit dem Stadtentwicklungskonzept haben? Etwa mit den bis zu 65 Meter hohen Häusern im Zentrum von Uster?»

Antwort:

Das Stadtentwicklungskonzept (STEK) ist eine umfassende Betrachtung der stadtentwicklungsrelevanten Faktoren, zu denen auch der Verkehr gehört. Das Stadtentwicklungskonzept wurde aktuell um einen Ergänzungsbericht zu den Bahnquerungen ergänzt.

Frage 3:

«Will der Stadtrat das Projekt "Unterführung Winterthurerstrasse" mit seinen konfuse Verknüpfungen mit dem STEK 2035 weiter verzögern? (Es liegt doch einzig und allein am Stadtrat Uster, dem Kanton das Abstimmungsresultat vom 25. November 2012 bekanntzugeben. Damit ist alles klar. Dieses ist – im Gegensatz zum STEK 2035 – rechtsverbindlich?)»

Antwort:

Aus Sicht des Stadtrates hat sich mit dem Projektabbruch von «Uster West» durch den Kanton die Situation grundlegend verändert, insofern als dass die bisherige Haltung des Stadtrates ihrer Grundlage verlor. Eine Neubeurteilung war deshalb angezeigt, auch was die Unterführung Winterthurerstrasse angeht.

Der Stadtrat hat sich im Ergänzungsbericht zum Stadtentwicklungskonzept klar für eine Unterführung Winterthurerstrasse ausgesprochen. Der Stadtrat sieht in dieser, im Zusammenspiel mit weiteren Unterführungen, einen wichtigen Beitrag im Ustermer Verkehrsnetz.

Frage 4:

«Weshalb hackt die Stadt Uster auf den SBB herum? (Die SBB können nur die jetzigen und die künftigen Schliesszeiten der Barrieren angeben, mehr nicht, weil für sie die Sicherheiten mit den Barrieren erfüllt sind. Im Übrigen: Die Barrierenanlagen in Uster haben grosszügigerweise die SBB und nicht etwa die Strassenhalter – Kanton und Gemeinde Uster – finanziert!)»

Antwort:

Der Stadtrat pflegt einen konstruktiven Austausch mit den SBB.

Frage 5:

«Ist der Stadtrat in Kenntnis davon, dass gemäss Gesetzgebung generell die Strassenhalter und nicht etwa die Eisenbahnen für die Sanierung von Niveauübergängen durch Ersatzbauwerke zuständig sind?»

Antwort:

Der Stadtrat hat in seinem Ergänzungsbericht ein ganzes Querungskonzept erarbeitet. Dieses gilt es, in der nächsten Planungsstufe zu konkretisieren und einen Kostenteiler mit SBB und Kanton festzulegen. Dabei spielen verschiedene Aspekte – und nicht nur das Eigentum – eine Rolle. Der Stadtrat wird sich dabei für die Interessen der Stadt Uster einsetzen.

Frage 6:

«Welche Alternativen sieht der Stadtrat – neben der Unterführung Winterthurerstrasse – zur geplant gewesenen Strasse "Uster West", wie in der Medienmitteilung angekündigt?»

Antwort:

Die Fragestellung ist vor dem Hintergrund des STEK-Ergänzungsberichtes überholt.



Frage 7:

«Auf wann rechnet der Stadtrat mit dem Baubeginn bei der Unterführung Winterthurerstrasse? (Die Planungs- und Projektierungsgrundlagen liegen seit 2013 in den Schubladen des Kantons – Amt für Verkehr bei der Volkswirtschaftsdirektion – und der Stadt Uster; oder will der Stadtrat tatsächlich auf 2035 warten?)»

Antwort:

Der Ausbau der Bahnquerungen ist aus Sicht des Stadtrates zwingend auf den Doppelspurausbau Uster–Aathal und dem damit verbundenen Ausbau der S-Bahn abzustimmen.

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage 595/2020 des Ratsmitgliedes Paul Stopper betreffend «Ende der geplant gewesenen Strasse "Uster West" und weiteres Vorgehen in Sachen Unterführung Winterthurerstrasse» Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler
Stadtschreiber