



Uster, 24. August 2021
Nummer 649/2021
Registratur V4.04.71

Seite 1/9

ANFRAGE 649/2021 VON PAUL STOPPER (BPU), MATTHIAS BICKEL (FDP), ULRICH SCHMID (CVP): BAHNQUERUNGEN; ANTWORT DES STADTRATES

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 31. Mai 2021 reichten die Ratsmitglieder Paul Stopper (BPU), Matthias Bickel (FDP) und Ulrich Schmid (CVP) bei der Präsidentin des Gemeinderates die Anfrage 649/2021 betreffend «Bahnquerungen» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

«Wir begrüssen, dass sich der Stadtrat mit dem STEK-Zusatzbericht dem dringlichen Thema der Bahnquerungen auf dem Gemeindegebiet der Stadt Uster angenommen hat. Wurden die einen Brennpunkte genau beleuchtet, gingen andere Bahnquerungen leider leer aus. So zum Beispiel die Situation am Talweg in Oberuster.

Im STEK-Zusatzbericht wird zum Niveauübergang Talweg folgendes ausgeführt:

Eigentum: Stadt Uster
Heutige Infrastruktur: Übergang à Niveau für Fuss- und Veloverkehr
Funktion: Regionaler Veloweg, kommunaler Fussweg
Strategische Bedeutung: Quartierverbindung für den Fuss- und Veloverkehr Richtung Schulhaus und Zentrum Oberuster

Die Schliesszeiten vor und nach dem Ausbau der SBB-Strecke auf Doppelspur sehen gemäss STEK-Zusatzbericht (Seite 13) in Oberuster wie folgt aus:

<i>Niveauübergang</i>	<i>Total Schliesszeit «heute»</i>	<i>Veränderung</i>	<i>Total Schliesszeit «morgen»</i>
<i>Wermatswilerstrasse</i>	<i>22 min 47 s</i>	<i>+ 13 min 18 s</i>	<i>36 min 05 s</i>
<i>Aathalstrasse</i>	<i>27 min 50 s</i>	<i>+ 12 min 30 s --</i>	<i>40 min 20 s</i>



Auf Seite 30 des STEK-Zusatzberichtes heisst es: **Grundsatz 3**: Ein attraktives Velowegnetz braucht sichere, direkte und **unterbruchsarme** Verbindungen. Die wichtigsten Verbindungen werden entflechtet.

Am Schluss des Berichtes ist auf Seite 42, Abbildung 51, ersichtlich, dass der Stadtrat den Niveauübergang Talweg so belassen will, wie er heute ist. Die Absicht des Stadtrates widerspricht seinem eigenen Grundsatz 3.

Einwohner von Oberuster bemängeln diese Absicht des Stadtrates und setzen sich für eine Unterführung ein. Der Talweg hat neben der Bedeutung als regionale Velowegverbindung und als kommunaler Fussweg auch eine wichtige Funktion als sicherer Schulweg vom und zum Schulhaus Oberuster.

In früheren Zeiten bestand neben dem Niveauübergang Talweg auch eine direkte Fusswegverbindung von der Höchstrasse über die Bahnlinie zum Schulhaus Oberuster und zur Aathalstrasse, wie die folgenden Ausschnitte aus früheren Landkarten zeigen:

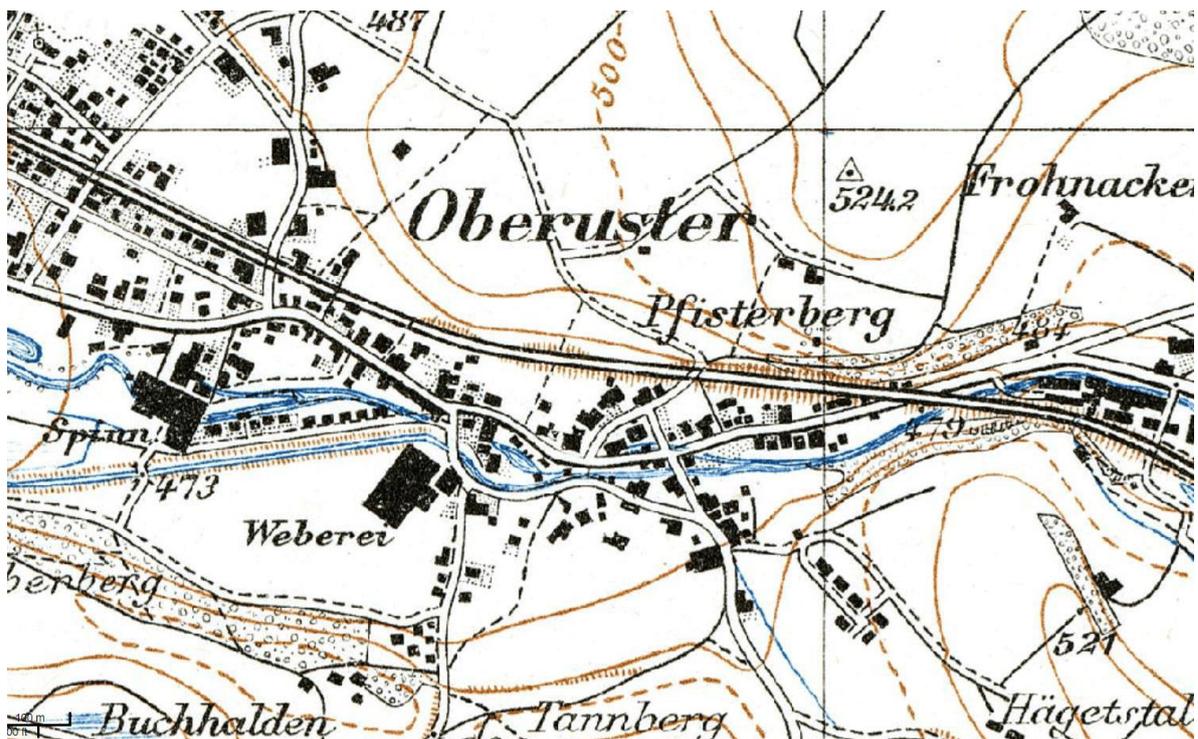


Abbildung 1: Siegfriedkarte 1930

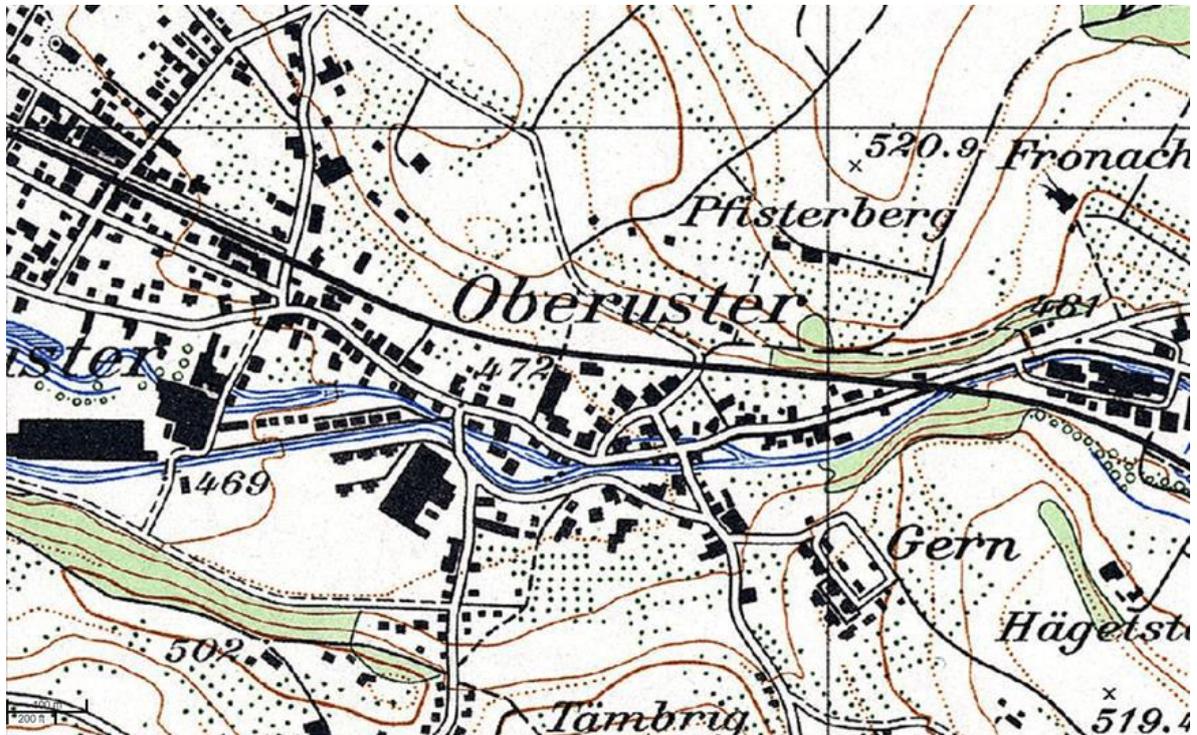


Abbildung 2: Alte Landeskarte 1965

Wenn der Niveauübergang Talweg durch eine Velo- und Fussgänger-Unterführung ersetzt wird, ist für den regionalen Veloweg der Kanton und für den kommunalen Fussweg die Stadt für die Finanzierung zuständig (Gemeinschaftsbauwerk). Für eine neue Fussweg-Überführung Höchistrasse–Aathalstrasse ist allein die Stadt Uster zuständig.

Die beiden niveaufreien Bahnquerungen können in Zukunft auch als Zugänge zu allfälligen Schulhaus-Erweiterungen nördlich der Bahn dienen.

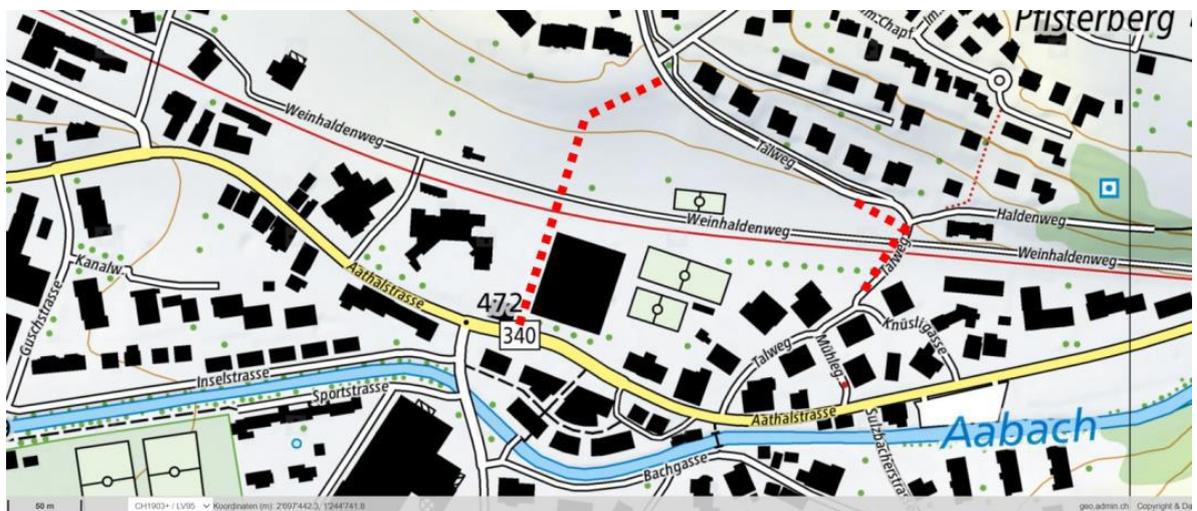


Abbildung 3: Neue Bahnquerungen für Fussgänger und Velofahrer in Oberuster (Fussgänger-Überführung Höchistrasse–Aathalstrasse, Fussgänger- und Velo-Unterführung Talweg)



7. *Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass bei einer Velo- und Fussgänger-Unterführung Talweg der Kanton für die Finanzierung des regionalen Radweges und die Stadt Uster für den Fussgängerteil zuständig ist? Wie hoch sind die prozentualen Anteile?*
8. *Ist der Stadtrat mit dem Kanton im Gespräch, um das Gemeinschaftswerk Velo- und Fussgänger-Unterführung Talweg zu realisieren? Wenn nicht, weshalb nicht?*
9. *Hat der Stadtrat mit den beiden Quartiervereinen Oberuster-Nossikon und Rehbühl-Hegetsberg die Frage der Niveauübergänge für Fussgänger und Velofahrer in Oberuster im Zusammenhang mit der SBB-Doppelspur diskutiert? Wenn nicht, weshalb nicht? (Die Quartiervereine stellen ja die Verbindung zwischen den Quartieren und dem Stadtrat her.)*

Mit einer S-Bahn-Haltestelle würden die beiden niveaufreien Bahnquerungen auch als Zugänge zur S-Bahn-Station dienen können. Somit würden sie ohnehin vom Kanton/Bund/SBB (mit)finanziert (kantonaler Verkehrsfonds; Agglomerationsprogramm des Bundes).

10. *Hat der Stadtrat das «Paket Oberuster» im Agglomerationsprogramm des Bundes, 4. Generation angemeldet? (Der Bund bezahlt im Kanton Zürich bis zu 50 Prozent an die Investitionskosten). Wenn nicht, weshalb nicht?*
11. *Ist der Stadtrat angesichts der Tatsache, dass im Zusammenhang mit der SBB-Doppelspur für den Stadtteil Oberuster noch viele Fragen offen sind, bereit, dem Gemeinderat einen Kreditantrag zu unterbreiten, damit detaillierte Untersuchungen **baldmöglichst** eingeleitet werden können.*

Besten Dank für die Beantwortung der Fragen 1 bis 5 durch die Primarschulpflege, der übrigen Fragen durch den Stadtrat.»

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Wie gewünscht wurden die Fragen 1 bis 5 durch die Primarschulpflege und die Fragen 6 bis 11 durch den Stadtrat beantwortet.

Frage 1:

«Wie viele Schüler und Schülerinnen aus Wohngebieten nördlich der Bahnlinie gehen/fahren mit dem Velo in das Schulhaus Oberuster? (Antwort gerne gegliedert nach Altersklassen?)»

Antwort:

Ob die Schüler/-innen mit dem Velo zur Schule fahren oder nicht, entscheiden sie zusammen mit den Eltern. Entsprechend gibt es keine derartige Statistik. Nachfolgend eine Übersicht aller Schüler/-innen, die nördlich der Bahnlinie wohnen und im Schuljahr 2021/22 das Schulhaus Oberuster besuchen werden. Die Übersicht ist aufgeteilt nach den Übergängen Wermatswilerstrasse und Talweg.



	Übergang Wermatswilerstrasse	Übergang Talweg
KIGA-1	–	9
KIGA-2	–	5
P1	–	8
P2	3	7
P3	1	17
P4	1	4
P5	–	4
P6	2	6
Total	7	60

Legende: KIGA-1 = 1. Kindergartenjahr, P1 = Primarklasse usw.

Frage 2:

«Wie beurteilt die PS die Situation für die Schüler nördlich der Bahn bei einer Beibehaltung des Niveauüberganges Talweg (bei langen Schliesszeiten mit der Gefahr, dass ungeduldige Schüler den Niveauübergang auch bei geschlossenen Barrieren überqueren)?»

Antwort:

Die Situation für die Schüler/-innen nördlich der Bahnlinie wird durch die längeren Schliesszeiten nicht wesentlich verschlechtert, da die Barrieren nicht an einem Stück geschlossen sind. Zudem sind solche Barrieren für die Schüler/-innen durchaus ein sinnvolles Lernfeld, wenn es darum geht, zurückzulegende Strecken richtig zu planen, auf mögliche Hindernisse abzustimmen und dafür entsprechende Reserven einzuplanen. Im Weiteren wird das richtige Verhalten im Verkehr, sei es an Barrieren oder im Strassenverkehr, in der Volksschule entsprechend respektiert und eingeübt.

Frage 3:

«Welche Umgehungswege bestünden für diese Schüler, wenn der Niveauübergang Talweg bestehen bleiben würde? Müssten die Schüler z.B. zur (gänzlich unsicheren) Wermatswilerstrasse und wieder zurück zum Schulhaus Oberuster laufen respektive mit dem Velo fahren?»

Antwort:

Da der Niveauübergang am Talweg, wie von der SBB bestätigt, bestehen bleibt, besteht für die Schüler/-innen keine Notwendigkeit, auf andere Strecken auszuweichen. Das Total der Schliesszeiten pro Stunde beim Übergang Aathalstrasse nimmt gemäss STEK-Zusatzbericht (Seite 17) von knapp 28 Minuten auf über 35 Minuten im Normalzustand respektive auf über 40 Minuten bei Störungen zu. Diese Angaben dürften auch für den Übergang Talweg gelten. Aufgrund der Fahrplan-skizze im STEK-Zusatzbericht (Seite 15, Abbildung 8) dürften am Übergang Talweg die Barrieren regelmässig genug offen sein.

Frage 4:

«Ist die Primarschulpflege bereit, sich beim Stadtrat klar und deutlich für die Erstellung einer velogängigen Unterführung Talweg einzusetzen und allenfalls auch für eine neue Überführung von der Höchstrasse zur Aathalstrasse?»

Antwort:

Die Primarschulpflege unterstützt die Haltung des Stadtrates betreffend der Bahnquerungen gemäss STEK-Zusatzbericht. Mit den 20–25 Minuten Öffnungszeiten bleiben den Schulkindern ausreichend Zeitfenster, um den Bahnübergang zu queren. Eine Unterführung erachtet die Primarschulpflege beim Talweg in der gesamtstädtischen Sicht als zu wenig prioritär, ebenso eine direkte Verbindung Höchstrasse–Aathalstrasse mit Überführung über die Bahngleise.

**Frage 5:**

«Wie beurteilt die Primarschulpflege die Möglichkeiten von Erweiterungsbauten für die Schulanlage Oberuster nördlich der Bahnlinie (z.B. am Weinhaldenweg?)»

Antwort:

Ein neuer Schulstandort ist in Abhängigkeit zur Bevölkerungsentwicklung zum gegebenen Zeitpunkt zu prüfen. Demnächst wird dem Gemeinderat ein Projektierungskredit für die Aufstockung des Schulhauses Oberuster vorgelegt werden. Darüber hinaus gehender Bedarf an Schulräumen besteht aus heutiger Sicht erst, wenn die Reservezonen «Wihalden» und «Fränkel» überbaut werden sollten. Eine neue Schulanlage für diese Reservezone wäre auf den Reservezonen selbst (Fränkel) zu erstellen. Die Schulkinder nördlich des Bahntrassees beim Schulhaus Oberuster würden dann wohl eher dem neuen Schulkreis «Fränkel» zugeordnet, womit eine Bahnquerung hinfällig würde. Sollte die Entwicklung in eine andere Richtung gehen, könnte eine Unterführung Talweg wieder geprüft werden. Dies gilt auch für eine direkte Verbindung von der Höchi- zur Aathalstrasse.

Frage 6:

«Weshalb will der Stadtrat den Niveauübergang Talweg nicht durch eine Unterführung ersetzen, wenn er diesem selber eine strategische Bedeutung als Quartierverbindung für den Fuss- und Veloverkehr Richtung Schulhaus und zum Zentrum Oberuster zumisst?»

Antwort:

Es ist korrekt, dass der Übergang Talweg von Bedeutung für das Quartier sowie Teil des übergeordneten Velonetzes ist. Gleichzeitig daraus zu schliessen, dass ein Verzicht auf eine Unterführung Talweg im Widerspruch zum Grundsatz 3 des STEK-Ergänzungsberichts vom 8. Dezember 2020 steht, greift jedoch zu kurz. Für ein attraktives Stadtzentrum braucht es sichere, direkte und unterbruchsarme Verbindungen, es muss jedoch nicht jede Querung unterbruchsarm sein. Der Grundsatz 3 hält fest, dass die wichtigsten Verbindungen entflechtet werden. In diesem Sinne macht der STEK-Ergänzungsbericht eine Priorisierung. Die im Konzept enthaltenen Fuss- und Velounterführungen Gschwaderstrasse, Brunnenstrasse und Wermatswilerstrasse sowie die kombinierten MIV, Fuss- und Velounterführungen Zürichstrasse und Winterthurerstrasse bringen für den städtischen Veloverkehr einen grösseren Nutzen als eine Unterführung Talweg. Anzumerken ist zudem, dass für jede Fuss- und Velounterführung je nach Ausbildung und Rahmenbedingungen mit Kosten von mehreren Millionen Franken zu rechnen ist. Deshalb ist der Stadtrat der Meinung, dass zuerst jene Unterführungen mit dem besten Kosten-/Nutzen-Verhältnis gebaut werden sollen.

Frage 7:

«Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass bei einer Velo- und Fussgänger-Unterführung Talweg der Kanton für die Finanzierung des regionalen Radweges und die Stadt Uster für den Fussgängerteil zuständig ist? Wie hoch sind die prozentualen Anteile?»

Antwort:

Nach Meinung des Stadtrates steht bei im regionalen Richtplan eingetragenen Radwegen der Kanton durchaus in einer Mitfinanzierungspflicht. Allerdings ist es nicht möglich, dass die Stadt Uster einfach von sich aus ein Projekt entwickelt, baut und dem Kanton dann dessen Anteil in Rechnung stellt. Auch lässt sich über den prozentualen Anteil eines kantonalen Beitrages keine verlässliche Aussage machen. Der effektive Kostenteiler ist von einem konkreten Bauprojekt abhängig und wird mit dem Kanton ausgehandelt.

Frage 8:

«Ist der Stadtrat mit dem Kanton im Gespräch, um das Gemeinschaftswerk Velo- und Fussgänger-Unterführung Talweg zu realisieren? Wenn nicht, weshalb nicht?»

**Antwort:**

Nein. Für den Stadtrat stellt derzeit die Realisation der im STEK-Ergänzungsbericht enthaltenen LV-Unterführungen Gschwaderstrasse, Brunnenstrasse und Wermatswilerstrasse im Fokus. Die Begründungen für die Priorisierung dieser Bahnquerungen können dem STEK-Ergänzungsbericht entnommen werden.

Frage 9:

«Hat der Stadtrat mit den beiden Quartiervereinen Oberuster-Nossikon und Rehbühl-Hegetsberg die Frage der Niveauübergänge für Fussgänger und Velofahrer in Oberuster im Zusammenhang mit der SBB-Doppelspur diskutiert? Wenn nicht, weshalb nicht? (Die Quartiervereine stellen ja die Verbindung zwischen den Quartieren und dem Stadtrat her.)»

Antwort:

Ende April 2021 führte der Abteilungsvorsteher Bau mit dem Präsidenten des Quartiervereins Oberuster-Nossikon ein Gespräch. Auslöser war das Schreiben eines Ustermer Bürgers in dieser Sache, das beiden zugestellt worden war. Der Abteilungsvorsteher Bau legte dabei die Argumentation der Stadt Uster dar. Seitens des Quartiervereinspräsidenten wurde keine konsolidierte Haltung des Quartiervereins mitgeteilt. Mit dem Quartierverein Rehbühl-Hegetsberg gab es keinen Kontakt in dieser Angelegenheit.

Frage 10:

«Hat der Stadtrat das «Paket Oberuster» im Agglomerationsprogramm des Bundes, 4. Generation angemeldet? (Der Bund bezahlt im Kanton Zürich bis zu 50 Prozent an die Investitionskosten). Wenn nicht, weshalb nicht?»

Antwort:

Nein. Wie schon in diversen Stellungnahmen zu früheren Vorstössen zum gleichen Thema dargelegt, wurde das Potenzial eines Bahnhaltes «Oberuster» bereits im Rahmen der Grundlagenklärung der Revision Ortsplanung, Projekt «Stadtraum Uster 2035», durch den Stadtrat geprüft. Dabei zeigte sich, dass das fragliche Gebiet schon heute durch das bestehende Busangebot sehr gut erschlossen ist und ein zusätzlicher Bahnhof keine Verbesserung der ÖV-Güteklassen bringen würde.

Der Stadtrat verweist zudem auf die Stellungnahmen zu früheren Vorstössen des Anfragenden zum gleichen Thema, u.a. 610/2020, 551/2019, 533/2019, 517/2018, 561/2016 und 527/2015.

Frage 11:

«Ist der Stadtrat angesichts der Tatsache, dass im Zusammenhang mit der SBB-Doppelspur für den Stadtteil Oberuster noch viele Fragen offen sind, bereit, dem Gemeinderat einen Kreditantrag zu unterbreiten, damit detaillierte Untersuchungen **baldmöglichst** eingeleitet werden können?»

Antwort:

Nein.



Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage 649/2021 der Ratsmitglieder Paul Stopper, Matthias Bickel und Ulrich Schmid betreffend «Bahnquerungen» Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler
Stadtschreiber