



Uster, 19. November 2021
Nr. 659/2021
V4.04.71

Anfrage 659/2021 von Paul Stopper (BPU):**Ausbau der Gschwaderstrasse im Abschnitt Loren-Allee – Bahnübergang, Fussgänger- und Velo-Unterführung als Ersatz für den Niveauübergang Gschwaderstrasse**

Die Leistungsgruppe «Infrastrukturmanagement» der Stadt Uster führte vom 19. Januar bis 19. Februar 2018 gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes eine öffentliche Auflage für ein Ausbauprojekt für die Gschwaderstrasse im Abschnitt Loren-Allee bis Bahnübergang Gschwaderstrasse durch.

Vorgesehen ist neben der Sanierung der Fahrbahn und deren Verbreiterung auch die Erstellung eines zweiten, 2 Meter breiten Trottoirs auf der westlichen Seite der Strasse. Dazu wäre ein Land-erwerb nötig. Im kommunalen Verkehrsrichtplan ist die Gschwaderstrasse als sog. Sammelstrasse aufgeführt.

Die Gschwaderstrasse ist ein wichtiger Schulweg für die Schülerinnen und Schüler von den nördlich der Bahn gelegenen Wohngebieten zum Schulhaus Krämeracker (zu Fuss und mit den Velos).

Am 11. März 2021 veröffentlichte die Leistungsgruppe «Infrastrukturmanagement» den Bericht zu den Einwendungen. Von den 8 eingegangenen Einwendungen sind zwei bemerkenswert:

- Die Gschwaderstrasse sei im Abschnitt Loren-Allee bis Bahnübergang von einer „Sammelstrasse“ in eine „Quartierstrasse“ umzuklassieren. Damit könne auf den Bau des zweiten Trottoirs verzichtet werden.
- Es sei eine Unterführung für Fussgänger und Velofahrer als Ersatz für den Niveauübergang zu prüfen.

Währenddem die erste Einwendung abgelehnt wurde (Richtplanänderungen könnten nicht im Einwendungsverfahren vorgenommen werden, sondern nur im Rahmen einer Revision der kommunalen Richtplanung), wurde die zweite berücksichtigt (im STEK-Zusatzbericht zu den Bahnquerungen sei an der Gschwaderstrasse eine Fussgänger- und Velounterführung vorgesehen, allerdings sei das ein langfristige Vorhaben, das im Rahmen des Ausbaues der STEP 2035 der SBB erfolgen soll. Die Sanierung der Gschwaderstrasse sei dringend notwendig und könne nicht weiter verschoben werden).

Die Begründungen für diese beiden Entscheide sind widersprüchlich:

- Gemäss STEK ist eine Fussgänger- und Velounterführung vorgesehen. Damit wird der Bahnübergang für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt. Mit der Sperrung wird die Gschwaderstrasse im Abschnitt Loren-Allee bis Bahnübergang zur einer reinen Erschliessungs- resp. Quartierstrasse für die anliegenden Wohnbauten (und eines verkehrarmen Gewerbebetriebes). Ein zweites Trottoir ist demzufolge unnötig und die Kosten dafür können gespart werden. Der Ausbau der SBB-Linien Uster – Aathal auf Doppelspur wird demnächst erfolgen.



- Die Leistungsgruppe „Infrastrukturmanagement“ will das zweite Trottoir jedoch sofort erstellen und argumentiert mit der heutigen Bedeutung der Strasse als Verbindungsstrasse zwischen den einzelnen Quartieren. „Sie kanalisiert den Verkehr aus dem Siedlungsgebiet und leitet ihn auf die übergeordneten Strassen (Winterthurerstrasse oder Zürichstrasse) ab“, steht im Bericht vom 11. März 2021.
- Diese Funktion wird es aber nicht mehr geben, wenn die Strasse beim heutigen Bahnübergang wegen der Erstellung der Fussgänger- und Velo-Unterführung gesperrt wird.

Bei der kürzlich erfolgten Sperrung des Bahnüberganges wegen Bauarbeiten an diesem Bahnübergang wurde der Durchgangsverkehr auf der Gschwaderstrasse unterbunden und man konnte den massiven Verkehrsrückgang auf der Gschwaderstrasse im Abschnitt Loren-Allee bis Bahnübergang feststellen.

Fazite:

- Mit der Erstellung der Fussgänger- und Velofahrer-Unterführung als Ersatz für den Bahnübergang wird eine Sperrung der Gschwaderstrasse unausweichlich.
- Mit einer Sperrung des Bahnüberganges für den MIV wird die Gschwaderstrasse im Abschnitt Loren-Allee bis Bahnübergang zu einer reinen Erschliessungs-/Quartierstrasse. Das Argument für ein zweites Trottoir fällt in sich zusammen.
- Um unnötige Kosten für Bau und allfällige Expropriationen für ein in kurzer Zeit nicht mehr benötigtes, zweites Trottoir sparen zu können, könnte der Bahnübergang Gschwaderstrasse bereits heute für den MIV gesperrt werden.

Ich stelle dem Stadtrat folgende Fragen:

1. Wie hoch sind die Kosten des zweiten, westseitigen Trottoirs an der Gschwaderstrasse?
2. Welcher Landerwerb wäre für das zweite Trottoir nötig (m²)? Kann ein solcher freihändig erfolgen oder müsste expropriert werden?
3. Wie hoch sind die „gebundenen Ausgaben“ des Projektes Gschwaderstrasse Loren-Allee bis Bahnübergang und wie hoch sind die restlichen, „ungebundenen“ Kosten?
4. Beharrt der Stadtrat als Gesamtbehörde wie die Leistungsgruppe „Infrastrukturmanagement“ ebenfalls auf der Erstellung des zweiten, westseitigen Trottoirs zwischen der Loren-Allee und dem Bahnübergang?
5. Kann sich der Stadtrat als Gesamtbehörde vorstellen, die Kosten dafür zu sparen, indem er den Bahnübergang bereits heute für den MIV sperrt und nur noch für Fussgänger und Velofahrer offenhält? Dass er also das Verkehrsregime wie nach der Erstellung der Fussgänger- und Velofahrer-Unterführung bereits jetzt einführt?
6. Wie viele Schüler queren den Bahnübergang Gschwaderstrasse? Woher und wohin? Wie wurde die Sicherheit der velofahrenden Schüler berücksichtigt?
7. Hat der Stadtrat bereits ein Projekt für eine Fussgänger- und Velo-Unterführung als Ersatz für den niveaugleichen Bahnübergang Gschwaderstrasse ausgearbeitet? Wie sieht es aus und welche Kosten fallen an?
8. Wer kommt für die Kosten dieser Unterführung auf (Stadt und/oder weitere Partner)?
9. Auf wann ist mit einem Kreditantrag an den Gemeinderat für die Unterführung zu rechnen?



10. Wie weit sind die Planungsarbeiten für die Doppelspur Uster – Aathal gediehen? Welche Besprechungen fanden zwischen der Stadt und den Verantwortlichen des Bahn-Ausbaues statt und wann?

Uster, 19. November 2021

Paul Stopper