



Uster, 28.03.2023
Nr. 513/2022
Registratur V4.04.71

ANTWORT ANFRAGE 513/2022 VON BENJAMIN STREIT (SVP) UND MARKUS EHRENSPERGER (SVP): UNTERFÜHRUNG DER WINTERTHURERSTRASSE IN USTER; ANTWORT DES STADTRATS

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 21. Dezember 2022 reichten die Ratsmitglieder Benjamin Streit und Markus Ehrensperger beim Präsidenten des Gemeinderats eine Anfrage betreffend «Unterführung der Winterthurerstrasse in Uster» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

«Das Initiativkomitee «Pro Unterführung Winterthurerstrasse» hat am 11. November 2022 in einem offenen Brief an diverse Behörden und massgebenden Ämter von Kanton und Stadt auf das 10-jährige «Jubiläum» der Abstimmung in Uster zur Volksinitiative «Unterführung Winterthurerstrasse» die Behörden aufmerksam gemacht. In den zehn Jahren ist trotz klarer Befürwortung der Initiative nichts Konkretes zur Sanierung des Niveauüberganges geschehen. Ausser einer eher lapidaren Antwort des Chefs des Kantonalen Tiefbauamtes vom 16. November 2022 hat niemand auf den offenen Brief reagiert. Auch der «Anzeiger von Uster» hat diesen offenen Brief «unterschlagen»! Immerhin wurde vom Tiefbauamt bestätigt, dass das Kantonale Tiefbauamt und die SBB das Projekt vorantrieben und dass eine optimale Lösung für die Bevölkerung gefunden und realisiert werde.....(Siehe Beilage mit dem ganzen Text des Kantonalen Tiefbauamtes vom 16. November 2022). Es sei jedoch an dieser Stelle daran zu erinnern, dass die Stadt Uster im Jahre 2011 mit einigem finanziellen Aufwand bereits in Übereinstimmung mit dem Initiativkomitee ein fixfertiges Projekt erarbeiten liess und dem Kanton zur Genehmigung einreichte.

Wir stellen dem Stadtrat folgende Fragen:

1. Warum suggeriert der SR immer noch, dass sie in Verhandlungen/Gesprächen mit dem Kanton/SBB im Gange seien und dabei die Bevölkerung im Glauben lässt, dass die Stadt Uster bei der Entscheidungsfindung mitentscheiden könne?
2. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass die Unterführung Winterthurerstrasse eine rein kantonale Angelegenheit ist und die Stadt Uster eigentlich «vor verschlossener Türe steht» und im besten Falle eigentlich nur Bittsteller ist? Wie bringt sich der Stadtrat trotzdem ein?
3. Ist das vielleicht der Grund, dass das Komitee «Pro Unterführung Winterthurerstrasse» (noch immer) keine Antwort seitens des SR auf den offenen Brief erhalten hat?!
4. Haben in letzter Zeit überhaupt Gespräche mit dem Kanton/SBB und der Stadt Uster stattgefunden, in welchen sich die Stadt Uster allenfalls eingebracht hat?



5. Hat der Stadtrat dem Kanton und der SBB klar mitgeteilt, dass die Stadt Uster bereits im Jahre 2011 mit beträchtlichem finanziellem Aufwand ein fixfertiges Projekt für eine Unterführung Winterthurerstrasse ausarbeiten liess und dem Kanton zur Genehmigung eingereicht hatte?
6. Wenn Ja: Was hat die Stadt Uster für Wünsche eingebracht?
7. Oder anders gefragt: Wird alles wieder von Null aus betrachtet?
8. Wer führte die Gespräche mit dem Kanton? Der Vorsteher Bau des Stadtrates und/oder der Stadtplaner? Wer sonst noch?
9. Wann (Datum) und wo fanden die Gespräche statt?
10. Bestehen von Seiten des Kantons schon Projekte, Pläne, Vorstudien usw. für eine Unterführung Winterthurerstrasse?
11. Wenn Ja: Hat der Stadtrat Kenntnis davon? Wann wird die Öffentlichkeit informiert?
12. Wenn NEIN: Was gedenkt der Stadtrat als Bittsteller in naher Zukunft (6 Monaten?!) zu tun, dass allenfalls ihre Visionen und Wünsche einigermaßen beim Kanton etwas Gehör finden?
13. Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass nach mehr als zehnjähriger Planung der Unterführung Winterthurerstrasse die jetzt offenbar vorliegenden Resultate von Stadt Uster und Kanton etwas mager ausfallen? Wie beabsichtigt der SR diese Insuffizienz zu beseitigen?
14. Ist er weiter auch der Meinung, dass seit dem Verzicht auf das geplant gewesene Strassenprojekt «Uster West» die Planung der Unterführung Winterthurerstrasse etwas gar gemächlich, geradezu saumselig angegangen wurde, wenn nicht, weshalb nicht?

Besten Dank für die Beantwortung der Fragen.»

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Thematik der Bahnübergänge westlich des Bahnhofs Uster weist eine lange Vorgeschichte auf. In diesem Perimeter bestehen, abgesehen von der Unterführung Dammstrasse, einzig Niveauübergänge, also Bahnübergänge mit Bahnschranken. Zur Lösung der Situation verfolgte der Kanton Zürich, unterstützt von der Stadt Uster, während langer Zeit das im Richtplan eingetragene Projekt «Uster West», welches eine niveaufreie Querung am westlichen Siedlungsrand der Stadt vorsah. Anfang 2020 entschied der Kanton Zürich aufgrund eines Gerichtsentscheides dieses Projekt nicht mehr weiterzuverfolgen, wodurch die bestehenden Bahnübergänge wieder ins Zentrum der planerischen Überlegungen rückten.

Im Nachgang zum Entscheid des Kantons Zürich erarbeitete die Stadt Uster im Jahr 2020 einen Ergänzungsbericht zum Stadtentwicklungskonzept (STEK). Die darin enthaltene konzeptionelle Betrachtung fand dabei auch unter der Prämisse statt, dass sich durch den Doppelspurausbau Uster-Aathal sowie der voraussichtlichen Taktverdichtung im Rahmen des Projektes «Ausbauschritt AS 2035 » die Barrierschliesszeiten von aktuell 29 Minuten (Zürichstrasse) bzw. 34 Minuten (Winterthurerstrasse) auf 45 Minuten bzw. 43 Minuten erhöhen wird. Im Ergänzungsbericht wurden alle Querungsstellen im Stadtgebiet Uster untersucht. Aus konzeptioneller Sicht erwies sich eine Kombination von niveaufreien Bahnquerungen für alle Verkehrsteilnehmer an der Zürichstrasse und der Winterthurerstrasse sowie solchen ausschliesslich für den Velo- und Fussverkehr an der Gschwader-, der Brunnen- und der Wermatswilerstrasse als die Bestvariante. Da es sich beim Ergänzungsbericht um eine konzeptionelle Arbeit handelte, wurden stufengerecht noch keine Abklärungen bezüglich Machbarkeit der nötigen Querungsbauwerke getätigt.



Parallel dazu erarbeitete die SBB im Rahmen des strategischen Bahnausbau schritts 2035 (STEP-AS-2035) eine Konzeptstudie betreffend Barrierschliesszeiten in Uster und ihre Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz. In dieser Konzeptstudie kam die SBB zum Schluss, dass niveaufreie Querungen an der Zürichstrasse und Winterthurerstrasse (alle Verkehrsträger) sowie Wermatswilerstrasse (Fuss- und Veloverkehr) anzustreben sind. Die SBB als Verursacherin der verlängerten Barrierschliesszeiten erklärte sich bereit, für diese drei Querungsstellen Vorprojekte zu erarbeiten, selbstverständlich unter Einbezug der jeweiligen Strasseneigentümer Kanton Zürich und Stadt Uster. Der Stadtrat Uster seinerseits erteilte den Auftrag, zwei Vorprojekte für Fuss- und Velounterführungen an der Brunnen- bzw. der Gschwaderstrasse zu erarbeiten.

Gleichzeitig wird unter der Federführung des Amtes für Mobilität des Kantons Zürich unter Mitwirkung des kantonalen Tiefbauamtes sowie der Stadt Uster eine Studie erarbeitet, wie das künftige Strassennetz Uster 2035 unter Berücksichtigung der niveaufreien Bahnquerungen ausgestaltet werden soll und flankierende Massnahmen definiert. All diese Projekte sind dabei nicht nur untereinander abzustimmen, sondern auch mit weiteren Projekten im gleichen Raum - kantonale Veloschnellroute entlang der Bahngleise, neues Bahnhofzentrum etc. - zu koordinieren, was eine äusserst komplexe Herausforderung darstellt

Frage 1:

«Warum suggeriert der SR immer noch, dass sie in Verhandlungen/Gesprächen mit dem Kanton/SBB im Gange seien und dabei die Bevölkerung im Glauben lässt, dass die Stadt Uster bei der Entscheidungsfindung mitentscheiden könne?»

Antwort:

Dem Stadtrat erschliesst sich nicht, in welcher Form er bezüglich den laufenden Arbeiten der Bevölkerung irgendetwas «suggeriert» oder die Bevölkerung «in (wohl gemeint: falschem) Glauben» lässt. Wie der Ausgangslage zu entnehmen ist, laufen die Arbeiten am Vorprojekt unter der Leitung der SBB. Die Stadt Uster ist in die entsprechenden Arbeiten miteinbezogen.

Bezüglich der Entscheidungsfindung und damit verbunden der Finanzierung ist massgebend, unter welchem Rechtstitel - Eisenbahngesetz oder Strassengesetz - die niveaufreie Bahnquerung an der Winterthurerstrasse realisiert wird. Je nachdem ist primär die SBB oder der Kanton Zürich für die Finanzierung des Bauwerks in der Pflicht. Die Kosten für allfällige zusätzliche Anforderungen oder Wünsche durch die Stadt Uster sind voraussichtlich durch diese zu tragen. Dabei richtet sich die Entscheidungskompetenz nach den entsprechenden Bestimmungen der Gemeindeordnung.

Frage 2:

«Ist sich der Stadtrat bewusst, dass die Unterführung Winterthurerstrasse eine rein kantonale Angelegenheit ist und die Stadt Uster eigentlich «vor verschlossener Türe steht» und im besten Falle eigentlich nur Bittsteller ist? Wie bringt sich der Stadtrat trotzdem ein?»

Antwort:

Dem Stadtrat ist sehr wohl bewusst, dass es sich bei der Winterthurerstrasse um eine Kantonsstrasse handelt. Aus diesem Grund entfaltete auch die kommunale Abstimmung vom 25. November 2012 keine Wirkung, weil über einen Sachverhalt abgestimmt wurde, der ausserhalb des Kompetenzbereichs der Stadt Uster lag, worauf der Stadtrat schon damals hinwies.

Die Stadt Uster begleitet die aktuellen Arbeiten von SBB (Vorprojekte Bahnquerungen) und Kanton (Konzept Strassenraum) im Rahmen der jeweiligen Projektorganisation und bringt dabei die Interessen der Stadt Uster gemäss Stadtentwicklungskonzept ein. Das Thema Bahnquerungen ist zudem ein stehendes Traktandum beim zweimal im Jahr stattfindenden Austausch des Bauvorstandes mit dem Baudirektor und den zuständigen Fachleuten von Stadt und Kanton.

**Frage 3:**

«Ist das vielleicht der Grund, dass das Komitee «Pro Unterführung Winterthurerstrasse» (noch immer) keine Antwort seitens des SR auf den offenen Brief erhalten hat?!»

Antwort:

Nein. Der Stadtrat hat den an eine Vielzahl von kantonalen Stellen gerichteten offenen Brief vom 11. November 2022 ebenfalls erhalten. Der Brief beinhaltet dabei neben einer Chronologie insbesondere einen Aufruf an die Volkswirtschaftsdirektorin und den Baudirektor «umgehend zu handeln und dem Kantonsrat eine Kreditvorlage zum Bau der Unterführung Winterthurerstrasse vorzulegen». Daraus schloss der Stadtrat, dass es sich bei diesen beiden Personen um die eigentlichen Adressaten und Adressatinnen des Briefes handelt und sah deshalb keine Veranlassung, auf diesen offenen Brief zu reagieren.

Frage 4:

«Haben in letzter Zeit überhaupt Gespräche mit dem Kanton/SBB und der Stadt Uster stattgefunden, in welchen sich die Stadt Uster allenfalls eingebracht hat?»

Antwort:

Ja.

Frage 5:

«Hat der Stadtrat dem Kanton und der SBB klar mitgeteilt, dass die Stadt Uster bereits im Jahre 2011 mit beträchtlichem finanziellem Aufwand ein fixfertiges Projekt für eine Unterführung Winterthurerstrasse ausarbeiten liess und dem Kanton zur Genehmigung eingereicht hatte?»

Antwort:

Die Stadt Uster hat im Nachgang der Abstimmung vom 25. November 2012 in der Tat auf eigene Kosten ein Vorprojekt für eine Unterführung an der Winterthurerstrasse erarbeitet. Das Vorprojekt wurde vom Stadtrat am 27. August 2013 genehmigt und am 13. September 2013 der Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr zur Stellungnahme eingereicht. Die Volkswirtschaftsdirektion nahm am 20. Dezember 2013 Stellung zum Vorprojekt: Da es sich bei der Winterthurerstrasse um eine kantonale Strasse handle, bedürfe die Erarbeitung eines Bauprojektes durch die Stadt Uster eine Übertragung der kantonalen hoheitlichen Kompetenz durch Beschluss des Regierungsrates auf die Stadt Uster. Der Stadtrat stellte in der Folge ein solches Begehren, das vom Regierungsrat mit Schreiben vom 9. Juli 2014 abgelehnt wurde. Wie sich somit zeigt, ist das von der Stadt Uster erarbeitete Projekt - auch wenn es sich «nur» um ein Vorprojekt und nicht um ein «fixfertiges» Bauprojekt handelte - den zuständigen Stellen seit 10 Jahren bekannt.

Frage 6:

«Wenn Ja: Was hat die Stadt Uster für Wünsche eingebracht?»

Antwort:

Im Zusammenhang mit dem Vorprojekt von 2012 hat die Stadt Uster keine neuen Wünsche eingebracht, sondern sich auf die Begleitung der laufenden Arbeiten konzentriert.



Frage 7:

«Oder anders gefragt: Wird alles wieder von Null aus betrachtet?»

Antwort:

Das aktuelle Vorprojekt wird unter dem Lead der SBB erarbeitet. Dabei fliessen wie üblich neben neuen Erkenntnissen auch bereits bestehende Grundlagen in die Arbeiten mit ein.

Frage 8:

«Wer führte die Gespräche mit dem Kanton? Der Vorsteher Bau des Stadtrates und/oder der Stadtplaner? Wer sonst noch?»

Antwort:

Gespräche werden auf verschiedenen Stufen geführt. Einerseits vom Bauvorstand anlässlich des regelmässigen Austausches mit dem Baudirektor, aber auch von den zuständigen Fachleuten auf Projektstufe, je nach Thema in unterschiedlicher Zusammensetzung.

Frage 9:

«Wann (Datum) und wo fanden die Gespräche statt?»

Antwort:

Im Rahmen des Projektes «Doppelspurausbau Uster-Aathal» und der drei Querungsbauwerke finden in einem Rhythmus von jeweils ca. drei Wochen Koordinationssitzungen zwischen SBB, Kanton und Stadt Uster statt. Diese werden je nach Bedarf physisch oder online durchgeführt.

Frage 10:

«Bestehen von Seiten des Kantons schon Projekte, Pläne, Vorstudien usw. für eine Unterführung Winterthurerstrasse?»

Antwort:

Ja. Die Projektleitung zum Doppelspur-Ausbau Uster-Aathal und zu den Querungsbauwerken liegt allerdings wie eingangs geschildert, nicht beim Kanton sondern bei der SBB.

Frage 11:

«Wenn Ja: Hat der Stadtrat Kenntnis davon? Wann wird die Öffentlichkeit informiert?»

Antwort:

Da die Stadt Uster, wie in der Ausgangslage geschildert, in die Arbeiten der SBB miteinbezogen ist, ist der Stadtrat selbstverständlich in Kenntnis der laufenden Arbeiten. Die Informationshoheit liegt, wie üblich bei solchen Grossvorhaben, beim projektleitenden Partner, in diesem Fall der SBB. Der Stadtrat weist im Rahmen der Zusammenarbeit mit Kanton und SBB regelmässig auf die Wichtigkeit einer guten Kommunikation hin.

Frage 12:

«Wenn NEIN: Was gedenkt der Stadtrat als Bittsteller in naher Zukunft (6 Monaten!?) zu tun, dass allenfalls ihre Visionen und Wünsche einigermassen beim Kanton etwas Gehör finden?»

Antwort:

Siehe Antwort auf Frage 11.

**Frage 13:**

«Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass nach mehr als zehnjähriger Planung der Unterführung Winterthurerstrasse die jetzt offenbar vorliegenden Resultate von Stadt Uster und Kanton etwas mager ausfallen? Wie beabsichtigt der SR diese Insuffizienz zu beseitigen?»

Antwort:

Der Stadtrat ist nicht dieser Meinung. Die Bundesversammlung hat im Juni 2019 und somit vor erst gut vier Jahren beschlossen, den Ausbauschritt 2035 auszuführen. Darin enthalten ist auch ein Doppelpurausbau Uster-Aathal und die zukünftige Taktverdichtung. Der Stadtrat erachtet es als sinnvoll, Synergien zwischen den verschiedenen Bauvorhaben zu nutzen und sie aufeinander abzustimmen, gerade wenn sie derart weitreichende Auswirkungen haben.

Frage 14:

«Ist er weiter auch der Meinung, dass seit dem Verzicht auf das geplant gewesene Strassenprojekt «Uster West» die Planung der Unterführung Winterthurerstrasse etwas gar gemächlich, geradezu saumselig angegangen wurde, wenn nicht, weshalb nicht?»

Antwort:

Der Stadtrat ist nicht dieser Meinung. Im Gegenteil: Die Arbeiten am Vorprojekt kommen im Vergleich zu anderen aufwendigen Bauvorhaben im Kanton Zürich, wie beispielsweise der Umfahrung Grüningen, der Ortsdurchfahrt Eglisau oder der Verlegung der Strasse durchs Neeracherried, sogar sehr zügig voran.

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage Nr. 513/2022 der Ratsmitglieder Benjamin Streit und Markus Ehrensperger betreffend «Unterführung der Winterthurerstrasse in Uster» Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler
Stadtschreiber