



Sitzung vom 19. September 2023

BESCHLUSS NR. 374 / S4.05

Doppelspurausbau Uster-Aathal Kantonale und kommunale Querungsbauwerke Stand der Planung und weiteres Vorgehen

Ausgangslage

Die SBB hat im Jahr 2021 die Planung des Vorprojekts Doppelspurausbau Uster-Aathal aufgenommen und die dafür notwendigen Planerleistungen vergeben. Vorgelagert hat der Stadtrat seine räumlich abgestimmte Strategie zu den Bahnquerungen im STEK-Ergänzungsbericht dargelegt. Im SBB-Projekt zum Doppelspurausbau wurden in der Folge die Vorprojekte zu den Unter- respektive Überführungen Zürichstrasse, Winterthurerstrasse und Wermatswilerstrasse (Fuss- und Velounterführung) entwickelt. Parallel dazu hat die Stadt Vorprojekte für Fuss- und Velounterführungen an der Gschwaderstrasse und der Brunnenstrasse (SRB Nr. 312 und Nr. 313 vom 22. Juni 2021) in Auftrag gegeben. Mit Beschluss Nr. 26 vom 31. Januar 2023 hat der Stadtrat Uster zum Vorprojekt des Doppelspurausbaus Uster-Aathal und den drei Querungsbauwerken (Zürichstrasse, Winterthurerstrasse und Wermatswilerstrasse) Stellung genommen. In der Zwischenzeit konnte das Vorprojekt der Unterführung Gschwaderstrasse ebenfalls abgeschlossen werden. Für das Vorprojekt der Unterführung Brunnenstrasse wurde ein Zwischenstand ausgearbeitet, welcher mit dem Projekt Bahnhofzentrum weiter vertieft werden muss.

Im ersten halben Jahr 2023 fanden diverse Gespräche mit der SBB, dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und dem Kanton Zürich statt. Die grössten Meinungsdivergenzen bestehen in der Finanzierung der weiteren Projektierung und Realisierung der beiden Unterführungsbauwerke Winterthurerstrasse und Wermatswilerstrasse. Eine weitere Projektierung der Unter- oder Überführung Zürichstrasse wurde durch das BAV gestoppt (Brief SBB vom 28. April 2023 zuhanden des Tiefbauamts des Kantons Zürich). Nun gilt es, vom aktuellen Stand der Planung Kenntnis zu nehmen und das weitere Vorgehen zu definieren.

Aktueller Stand der Planung und weiteres Vorgehen

Mit Beschluss Nr. 26 vom 31. Januar 2023 hat der Stadtrat zum Vorprojekt verschiedene Begehren gestellt. Folgend die Übersicht zu den einzelnen Begehren und Einblick in den Stand der Arbeiten.

Über-/Unterführung Zürichstrasse

Bei der Zürichstrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Sie ist die wichtigste innerstädtische Verbindung zwischen den Ortsteilen Nänikon, Werrikon und Uster. Zudem kreuzen hier die geplante Veloschnellroute und eine Velohauptverbindung die Bahnlinie.

Stellungnahme des Stadtrates zum Vorprojekt (SRB 26/2023):

Der Variantenentscheid zugunsten einer Überführung ist objektiv nachvollziehbar. Der Stadtrat beurteilt aber eine Überführung bezüglich Einordnung in die Landschaft als äusserst kritisch. Ausserdem bestehen aufgrund der Vorabklärungen bezüglich Umweltverträglichkeit erhebliche Zweifel an der Bewilligungsfähigkeit dieser Variante. Es stellt sich deshalb die Frage, ob die jetzige Querungsstelle der geeignete Ort für ein Bauprojekt ist. Der Stadtrat empfiehlt deshalb, den Variantenfächer nochmals zu öffnen.

Die kantonale Koordinationsstelle für Umweltschutz (KoFU) und das Bundesamt für Umwelt (BAFU) haben die beiden Varianten als «nicht bewilligungsfähig» beurteilt. Die SBB sieht sich nicht mehr in der Pflicht, das Projekt Zürichstrasse weiter zu bearbeiten. Der Kanton Zürich akzeptiert diesen Entscheid des Bundes. Ohne Massnahmen zum Doppelspurausbau und der Taktverdichtung wird der



Bahnübergang an der Zürichstrasse zukünftig 45 Minuten pro Stunde und die maximale, einzelne Schliesszeit 6,5 Minuten betragen (Heutige Schliesszeit: 29 Minuten pro Stunde, einzelne Schliesszeit 3,5 Minuten).

Stellungnahme Stadtrat (Sommer 2023):

Der Stadtrat ist der Meinung, dass die Taktverdichtung ohne flankierende Massnahmen an der Zürichstrasse nicht tragbar ist und die potenziellen Verkehrsumlagerungen auf die kommunale Infrastruktur zu verhindern sei. Der Kanton Zürich hat durch die veränderte Ausgangslage aufzuzeigen, wie sich die Verkehrsbeziehungen im Raum Uster/Werrikon/Nänikon und Greifensee durch die längeren Schliesszeiten verändern und mit welchen Massnahmen möglicher Umlagerungsverkehr auf die kommunalen Strassennetze verhindert werden kann.

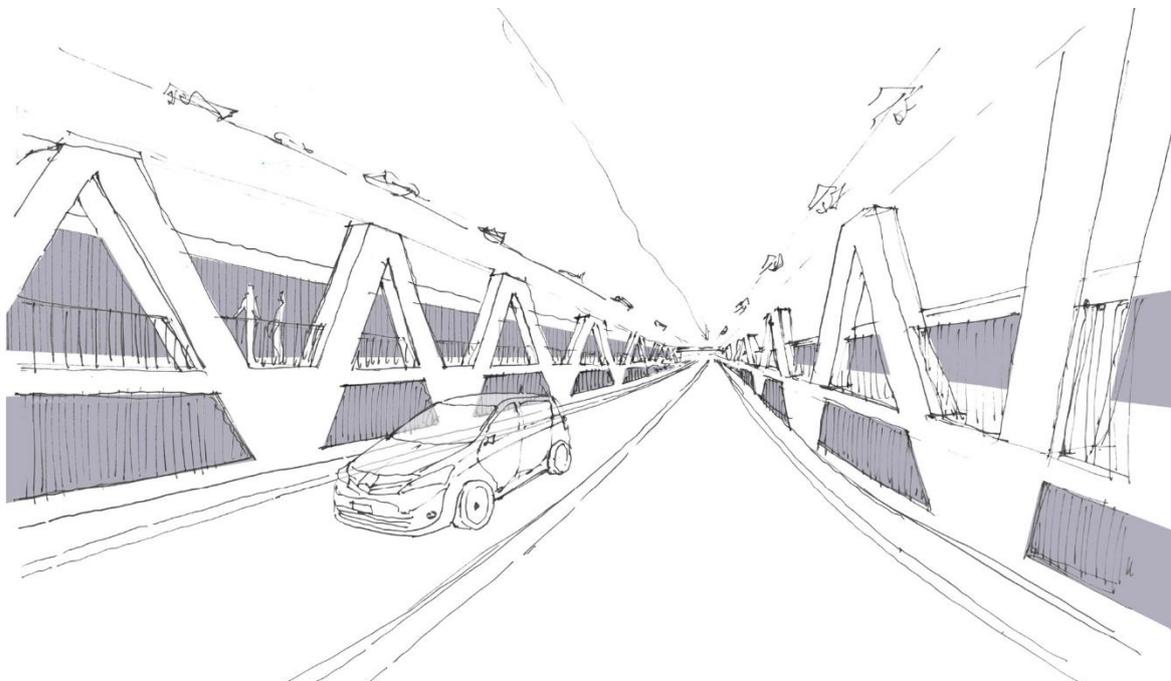
Unterführung Winterthurerstrasse

Bei der Winterthurerstrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Sie verbindet die Nationalstrasse A53 ab der Ausfahrt Uster-West mit dem Stadtzentrum Uster. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf der Winterthurerstrasse beträgt 50 km/h.

Stellungnahme Stadtrat (SRB 26/2023):

Grundsätzlich begrüsst der Stadtrat die Unterführung Winterthurerstrasse und eine beidseitige Fuss- und Velounterführung. Die ergänzenden Verbindungen nördlich der Gleisanlage, zwischen Ziletenstrasse und Bahnweg und südlich der Geleise zwischen Acker-/Brandstrasse und Bahnhof Uster ist notwendig. Die Gestaltung und Einbindung der Unterführung in die Umgebung ist aus Sicht der Stadt Uster ungenügend und in der weiteren Projektierung zu verbessern. Die Lärmschutzwände sind einheitlich zu gestalten und die Unterführung wie auch die Trennung zwischen Fahrbahn und Rad-/Gehweg ist architektonisch hochwertig auszubilden. Dies betrifft auch der Umgang mit den Treppenabgängen, Geländern und Beleuchtung. Eine einheitliche Gestaltung und gestalterische Begleitung des Bauwerks ist sicherzustellen. Die Brückenbauwerke sind zu bündeln, ohne dass ein Zwischenraum zwischen Gleisanlage und der nördlichen und südlichen Überführungsbauwerke entsteht. Die Unterführung ist mit einer Projektierungsgeschwindigkeit von 30 km/h weiter zu projektieren. Dadurch können die Baukosten massiv reduziert werden, ohne dass der Komfort oder die Verkehrsqualität abnimmt und die Erschliessung der Liegenschaften «Winterthurerstrasse 27/29» kann erhalten bleiben. Die Unterführung wird städtebaulich besser in die Umgebung einpassen und die Anschlussknoten Winterthurer-/Brandstrasse und Winterthurer/Strickstrasse können verbessert werden. Die kantonale Veloschnellroute ist zu integrieren, dabei sollen die Anschlüsse von der Veloschnellroute zur Unterführung nicht durch separate Bauwerke erfolgen. Aus Sicht des Stadtrates ist es notwendig, die Ausgestaltung der Unterführung in einem Architekturwettbewerb zu verbessern, damit die Einordnung und Gestaltung an diesem zentralen Ort in Uster gelingt.

Das kantonale Tiefbauamt und die Kantonspolizei haben der Projektierungsgeschwindigkeit von 30 km/h in der Unterführung zugestimmt. Die Unterführung beansprucht dadurch weniger Raum. Die Abteilung Bau der Stadt Uster erarbeitet zusammen mit dem Kanton und der SBB im Rahmen diverser Workshops und architektonischer Begleitung die Gestaltung und städtebauliche Einbindung der Unterführung. Die Ergebnisse liegen voraussichtlich im 4. Quartal/2023 vor.



Skizze einer möglichen Ausgestaltung der Stützenraster, Quelle: Atelier 231, Zürich

Stellungnahme Stadtrat (Sommer 2023):

Der Stadtrat zeigt sich erfreut, dass die SBB und der Kanton sich ebenfalls für eine architektonische und städtebaulich gute Lösung einsetzen und mit der geplanten Geschwindigkeit von 30 km/h das Unterführungsbauwerk redimensioniert werden konnte. Nun gilt es, mit dem beiden Betriebs- und Gestaltungskonzepten Berchtoldstrasse und Winterthurerstrasse den Strassenraum auf dieser Einfallsachse anzupassen und entsprechend auszugestalten.

Unterführung Wermatswilerstrasse

Die Wermatswilerstrasse führt von der Kreuzung Freiestrasse/Aathalstrasse über die Bahnlinie Richtung Norden. Aufgrund des intensiven Bahnverkehrs ist die Schranke heute bereits rund 22 Minuten pro Stunde geschlossen. Dies führt zu Rückstaus weit in die Aathalstrasse hinein. Dabei wird unter anderem der Bus (Linien 812 und 845) durch die stehende Autokolonne stark behindert. Zudem führen Manöver von Autos, welche von der Aathalstrasse in die Freiestrasse einbiegen und die Kolonne umfahren wollen, zu gefährlichen Situationen.

Stellungnahme Stadtrat (SRB 26/2023):

Der Stadtrat begrüsst eine attraktive Unterführung für den Langsamverkehr mit einer maximalen Rampe von 12 %. Die Unterführung Wermatswilerstrasse ist jedoch behutsam weiter zu projektieren. Dabei ist eine einheitliche Gestaltung und gestalterische Begleitung des Bauwerks sicherzustellen. Die geplante Veloschnellroute und deren Anbindung an die Unterführung ist zu berücksichtigen. Bestehende Bäume müssen erhalten bleiben, allfällige Werkleitungsarbeiten sind anzupassen. Aus Sicht des Stadtrates ist es notwendig, die Ausgestaltung der Unterführung in einem Architekturwettbewerb zu verbessern, damit die Einordnung und Gestaltung an diesem Ort und nahe gelegenen Schutzobjekte in Uster gelingt.

Das Vorprojekt ist abgeschlossen. Für die Ausarbeitung des Bauprojektes sieht das BAV und die SBB die Stadt Uster in der Pflicht, die entsprechende Kredite und Arbeitsvergaben zu tätigen.



Die SBB und das BAV sind der Meinung, dass die Projektierungs- und Baukosten für die Unterführungsbauwerke durch den jeweiligen Eigentümer finanziert werden sollen. Das kantonale Tiefbauamt und die Abteilung Bau der Stadt Uster sind der Meinung, dass die SBB als Auslöser und Verursacher für die Reduktion der Barriere-Öffnungszeiten und der damit verbundenen Behinderungen im Strassennetz aufkommen muss und somit die Kosten zu tragen hat. Die Diskussion um die Finanzierung steckt momentan in der Sackgasse.

Gleichzeitig drängt die SBB die Stadt und den Kanton, die Finanzierungsvereinbarungen für die Projektierung des Bauprojektes zu unterzeichnen, so dass die Koordination und die Synergien zwischen den Unterführungen Winterthurerstrasse und Wermatswilerstrasse und dem eigentlichen Doppelspurausbau Uster-Aathal weiterhin sinnvoll genutzt werden können. Das kantonale Tiefbauamt hat in Aussicht gestellt, dass es den Projektierungskredit für die Winterthurerstrasse vorfinanzieren wird. Jedoch unter dem Vorbehalt, dass im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojektes der Kostenteiler abschliessend zu regeln sei. Für die Ausarbeitung des Bauprojektes «Unterführung Wermatswilerstrasse» ist mit Projektierungskosten in der Höhe von 700 000 Franken zu rechnen.

Stellungnahme Stadtrat (Sommer 2023):

Aus Sicht des Stadtrates ist die Haltung des BAV und SBB nicht nachvollziehbar. Gemäss Art. 26 des Eisenbahngesetzes hat für die Anpassung an bestehenden Kreuzungen das Eisenbahnunternehmen die Kosten zu übernehmen, wenn die Änderung vorwiegend durch die Bedürfnisse des Bahnverkehrs bedingt sind (Art. 26, Abs. 1, lit. a). Aus Sicht des Stadtrates trifft dies an der Kreuzung Wermatswilerstrasse zu, da durch eine neue Gleisanlage die Kapazität und die Bedürfnisse seitens des Eisenbahnunternehmens erfüllt werden. Spätestens während dem Plangenehmigungsverfahren des Doppelspurausbau besteht die Möglichkeit, Einsprache zu erheben. Der Stadtrat behält sich ein solcher Schritt ausdrücklich vor, für den Fall, dass die Differenzen nicht vorgängig ausgeräumt werden können.

Unterführung Aathalstrasse

Eine mögliche Unterführung Aathalstrasse wird zum heutigen Zeitpunkt nicht aktiv geplant. Im STEK-Ergänzungsbericht hat der Stadtrat festgehalten, dass die Erreichbarkeit von Oberuster mit einer Unterführung Aathalstrasse verbessert und die Pfäffikerstrasse, Brunnenstrasse und Wermatswilerstrasse vom Verkehr entlasten werden könnten. Im Gegenzug würden die Aathal/Flora- und Sulzbacherstrasse sowie die kommunalen Strassen Steig- und Blindenholzstrasse zusätzlichen Verkehr aufnehmen müssen. Die Stadt Uster hat den Regierungsrat mit Schreiben vom 20. Januar 2021 gebeten, eine allfällige Unterführung Aathalstrasse zu prüfen und den regionalen Verkehr zu simulieren. Mit Schreiben vom 22. März 2021 antwortete der Regierungsrat, dass die Unterführung als flankierende Massnahme im Projekt «Oberlandautobahn» beschrieben sei. Gemäss letzter Auskunft seitens Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist eine Unterführung nicht Bestandteil, lediglich die Anpassung der Knoten. Mit dem Start der Planung zur Oberlandautobahn ist nun diese Verkehrssimulation dringend notwendig, um verlässliche Aussagen zum möglichen, veränderten Verkehrsaufkommen zu erhalten.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat im Winter 2022/2023 die Ingenieurleistungen für die Ausarbeitung eines genehmigungsfähigen Projektes vergeben. Im Juni 2023 fand die erste Sitzung einer Begleitgruppe statt. Diese Begleitgruppe besteht aus Vertretern der Standortgemeinden und soll zweimal jährlich tagen und die Projektentwicklung reflektieren. Bis Ende 2024 werden weitere Grundlagen erarbeitet und vertieft. Ab 2025 ist die Ausarbeitung einer Bestvariante vorgesehen. Nach der Definition der Bestvariante soll anschliessend ein genehmigungsfähiges Projekt ausgearbeitet werden.

Stellungnahme Stadtrat (Sommer 2023):

Die Abteilung Bau wird beauftragt, in der Begleitgruppe teilzunehmen.



Unterführung Brunnenstrasse mit Velostation

Das STEK und der STEK-Ergänzungsbericht haben die Notwendigkeit einer Fuss- und Velounterführung an der Brunnenstrasse aufgezeigt. Die weitere Planung hat ergeben, dass eine Velounterführung an der Brunnenstrasse in Kombination mit einer unterirdischen Velostation sinnvoll ist. Aufgrund der Platzverhältnisse in der Bahnhofstrasse ist es nicht möglich, die Unterführung gradlinig zu führen. Angestrebt wird eine abgekröpfte Variante in die Bankstrasse. Die nördliche und die südliche Rampe kann gleichzeitig als Zugang zur Velostation genutzt werden. Die Parzelle der geplanten Velostation gehört den SBB Immobilien, welche beabsichtigen, darauf ein Projekt zu entwickeln. Die weitere Planung der Unterführung Brunnenstrasse läuft aus diesem Grund zusammen mit der Velostation und der Planung der SBB Immobilien innerhalb des Projekts Bahnhofzentrum.

Aufgrund der Vakanz des Stadtplaners sowie fehlenden verbindlichen Aussagen der SBB Immobilien bezüglich einem allfälligen Bauvorhaben konnte dieses Projekt nicht weiterbearbeitet werden. Die Auslegeordnung und das weitere Vorgehen werden in Zusammenarbeit mit der neuen Stadtplanerin definiert.

Stellungnahme Stadtrat (Sommer 2023):

Die Abteilung Bau wird beauftragt, ab Jahresbeginn 2024 das Projekt prioritär zu behandeln.

Unterführung Gschwaderstrasse

Das Vorprojekt der Unterführung Gschwaderstrasse liegt vor. Die Kosten werden auf rund 14 Mio. Franken geschätzt. Im Ergänzungsbericht zum Stadtentwicklungskonzept ist eine Unterführung der Gschwaderstrasse nicht prioritär. Die Machbarkeit wurde im Rahmen des Vorprojektes nachgewiesen.

Stellungnahme Stadtrat (Sommer 2023):

Aufgrund der aktuellen Überprüfung aller städtischen Investitionsprojekte sowie der Tatsache, dass bezüglich den als wichtiger eingestuften Unterführungen Wermatswiler- und Brunnenstrasse weiterhin Unklarheiten bestehen, wird auf die Ausarbeitung eines Bauprojektes vorläufig verzichtet.

Der Stadtrat beschliesst:

1. Vom aktuellen Planungstand des Projektes Doppelspurausbau Uster-Aathal und der Querungsbauwerke wird Kenntnis genommen.
2. Die Abteilung Bau wird beauftragt, mit separatem Schreiben den Kanton Zürich aufzufordern, die Auswirkungen des Verzichtes des Querungsbauwerks Zürichstrasse zu erheben und mögliche Alternativen auszuarbeiten.
3. Die Abteilung Bau wird beauftragt, die weitere Projektierung der Unterführung Winterthurerstrasse zu begleiten.
4. Die Abteilung Bau wird beauftragt, rechtliche Schritte gegen den negativen Entscheid des Bundesamtes für Verkehr (BAV) zur Finanzierung der Projektierung und Realisierung der Unterführung Wermatswilerstrasse vorzubereiten.
5. Die Abteilung Bau wird beauftragt, in der Begleitgruppe des Projekts «Oberlandautobahn N15» Einsitz zu nehmen und die weitere Projektierung zu begleiten.
6. Das Vorprojekt «Unterführung Gschwaderstrasse» wird zur Kenntnis genommen und zurzeit nicht weiterbearbeitet.



7. Mitteilung als Protokollauszug an
- Bundesamt für Verkehr, Sektion Grossprojekte, Hansruedi Käser, 3003 Bern
 - SBB AG, Jürg Sollberger, Vulkanplatz 11, 8048 Zürich
 - Kanton Zürich, Tiefbauamt, Felix Muff, Walcheplatz 2, 8090 Zürich
 - Kanton Zürich, Amt für Mobilität, Markus Traber, Neumühlequai 10, 8090 Zürich
 - Abteilungsvorsteher Bau, Stefan Feldmann
 - Abteilungsvorsteherin Sicherheit, Beatrice Caviezel
 - Abteilungsleiter Bau, a. i. Hansruedi Steinmann
 - Abteilungsleiter Sicherheit, Enrico Quattrini
 - Abteilung Bau, Stadtingenieur, Marcel Kauer
 - Abteilung Bau, GF Stadtraum und Natur
 - Abteilung Bau, LG Infrastrukturmanagement
 - Abteilung Bau, LG Verkehrsplanung

öffentlich