



Uster, 27. März 2024
Nr. 562/2024
V4.04.71

Anfrage 562/2024 von Balthasar Thalman (SP):

«Winterthurerstrasse in städtebauliches Konzept integrieren – Wunsch oder Realität?»

Es ist spannend, die Stellungnahme des Stadtrates vom 5. März 2024 zum «Kantonalen Betriebs- und Gestaltungskonzept Winterthurerstrasse Abschnitt nördlich Bahnübergang» zu lesen. Bei genauerem Studium wird jedoch nicht klar, was geplant ist und vor welchem Hintergrund der Stadtrat seine Stellungnahme verfasst hat. Die Projekte einer Unterführung Winterthurerstrasse, der nördliche und der südliche Abschnitt der Winterthurerstrasse sind eine sehr grosse städtebauliche Herausforderung, die sehr sorgfältig gelöst werden muss. Ansonsten erhält Uster eine Strassenschlucht, wie wir sie von Projekten aus den 1960er- und 1970er-Jahren kennen.

Vom Stadteingang bis zur Bahnlinie stellen sich insbesondere folgende Fragen:

- *Verkehrsdosierung*: nach STEK-Ergänzungsbericht und Aussagen des Bauvorstands an der Gemeinderatssitzung vom 17. Mai 2021 «müssen Verkehrsdosierungen (ausserhalb des Siedlungsgebiets) zwingend integralen Bestandteil des Projekts» sein. Bislang – so die Stellungnahme des Stadtrates - wird dazu noch gar nichts projektiert.
- *Fahrplanstabilität öffentlicher Verkehr*: der Stadtrat begründet die Notwendigkeit der Unterführung Winterthurerstrasse mit der Fahrplanstabilität; was dies für die Verkehrsdosierung beim Orts- eingang, für die Einmündungen bei der Haberweidstrasse und beim Gschwaderplatz bedeutet, ist unklar; ebenso, wie verhindert werden soll, dass kein Verkehr auf die Achse Oberland-Damm- strasse aufgrund des Tempo 30-Regimes ab Gschwaderstrasse ausweicht.
- *Gschwaderplatz*: Der Gschwaderplatz ist der Ort mit dem mit Abstand grössten städtebaulichen Potenzial in Uster. In der Stellungnahme fordert der Stadtrat, dass in der nächsten Projektphase die Abstimmung auf die kommunale Vertiefungsstudie Gschwaderplatz erfolgen soll.
- *Stadtklima*: Jegliche Vergrösserung der asphaltierten Fläche, egal ob für Auto oder den Velo- oder den Fussverkehr muss vermieden werden. Denn damit sind jedenfalls negative Folgen für das Stadtklima verbunden, namentlich ein Anstieg der innerstädtischen Temperaturen.
- *Wegfallende Zufahrten*: Mit der Unterführung werden im Nahbereich der Bahnquerung – na- mentlich Migros Uster West – Ein- und Ausfahrten von der Winterthurerstrasse verunmöglicht. Mit der logischen Folge einer Verkehrsverlagerung auf die Oberlandstrasse.

All diese Aspekte können mutmasslich nur angemessen berücksichtigt werden, wenn der ganzen Projektierung der (Unterführung) Winterthurerstrasse ein städtebauliches Konzept zugrunde liegt. Inwieweit ein solches vorliegt, ist allerdings nicht bekannt.

Ich stelle dem Stadtrat folgende Fragen:



1. Weshalb wird in der Stellungnahme des Stadtrates von einer noch nicht erfolgten Abstimmung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Winterthurerstrasse und dem Unterführungsprojekt gesprochen? Inwieweit sind die beiden Projekte in Bezug auf Planung, Projektorganisation und Realisierung miteinander verknüpft? Können sie unabhängig voneinander umgesetzt werden? Und wie erfolgt die Abstimmung mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept südlich der Bahnlinie?
2. Welche städtebaulichen Konzepte und Grundlagen liegen der Projektierung der Winterthurerstrasse und der Unterführung zugrunde? Weshalb soll die kommunale Vertiefungsstudie Gschwaderplatz erst zu einem späteren Zeitpunkt erarbeitet werden?
3. Inwieweit teilt der Stadtrat die Meinung, dass Verkehrsinfrastrukturen dem Städtebau folgen müssen - und nicht umgekehrt -, da ansonsten die gewünschten Qualitäten des Strassen- und des Aussenraumes nicht erreicht werden können?
4. Wie wird die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs mit dem Projekt Winterthurerstrasse gewährleistet? Welche Massnahmen namentlich bei den Einmündungen, dem Ortseingang und zur Verhinderung des Ausweichverkehrs auf die Dammstrasse sind vorgesehen?
5. Kann der Stadtrat einem Unterführungsprojekt zustimmen, wenn die zwingenden Verkehrsdosierungen nicht kommen? Wie ist der Stand der Verkehrsdosierung südlich von Riedikon?
6. Welche Lösungen für den Migros Uster West sind angedacht? Was sind die Folgen für die Umgebung und die Bevölkerung?
7. Inwieweit verändern sich die asphaltierten Flächen mit dem Projekt? Welche Massnahmen werden zur Förderung des Stadtklimas ergriffen?

Uster, 27. März 2024

Balthasar Thalmann