



Seite 1/4

Uster, 16. Juni 2026
Nummer. 647/2026
V4.04.71

ANFRAGE 647/2026 VON SIMON VLK (FDP), BALTHASAR THALMANN (SP), PATRICIO FREI (GRÜNE): «MEHRFACH-NUTZUNG DER A15 AUTOBAHNÜBERDECKUNG BEI USTER»; ANTWORT DES STADTRATES

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 16. März 2026 reichten die Ratsmitglieder Simon Vlk (FDP), Balthasar Thalmann (SP) und Patricio Frei (Grüne) beim Präsidenten des Gemeinderates die Anfrage Nr. 647/2026 betreffend «Mehrfachnutzung der A15 Autobahnüberdeckung bei Uster» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

Die kantonale langfristige Raumentwicklungsstrategie (Lares) weist den Autobahnabschnitt A15 beim Standort Uster aus als potenziellen Standort für eine mögliche Mehrfachnutzung. Aufgrund der Topografie eignet sich der Abschnitt bei Uster gemäss Lares für eine Überdeckung der Autobahn. Als Nutzungspotentiale werden Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Erholung und Verkehr aufgeführt.

Eine Überdeckung der A15 bei Uster würde dazu beitragen, die knappe Ressource Boden zu schonen und könnte unter anderem dienen als Bauland für Wohnungs- und Gewerbebauten oder auch für Sport-, Spiel- und Parkplätze, Parkanlagen und Schrebergärten. Auch die Schaffung von Querungshilfen für Wildtiere und Biodiversitätsflächen wären denkbar. Und dies alles ohne Landverlust!

Folgende bereits realisierte Überdeckungen können als Leistungsvergleich herbeigezogen werden:

Ort	Kosten	Länge	Anwendung
Altendorf (N3)	85 Mio.	590m	Wohnüberbauung, Sportplätze
Neuenhof (N1)	63 Mio.	640m	Sport- und Spielplätze, Begehbare Galerie
Opfikon (A51)	124 Mio.	585m	Parkanlage Begegnungszone, Spielplätze

Wir stellen dem Stadtrat folgende Fragen:

1. Wie bewertet der Stadtrat das Potential sowie den möglichen Mehrwert einer oder mehrer Autobahnüberdeckung(en) für die Stadt Uster und dessen Bevölkerung im Generellen?
2. Wie beurteilt der Stadtrat das Potential sowie den möglichen Mehrwert der obig aufgeführten einzelnen, möglichen angestrebten Nutzungen?
3. Welchen Nutzen brächte eine Mehrfachnutzung, um (Erholungs-)Gebiet entlang der Autobahn landschaftlich, ökologisch und bezüglich Lärmschutzes aufzuwerten?



4. *Welche Landfläche könnte gewonnen werden durch die Überdeckung der A15 in dem vom Lares aufgezeigten möglichen Handlungssperimeter?*
5. *Welche rechtlichen Voraussetzungen müssten geschaffen werden, um die Mehrfachnutzung des Autobahnteilabschnitts zu ermöglichen im Generellen und je Nutzungsart?*
6. *Wäre der Stadtrat bereit, sich bei Kanton und Bund für die Überdeckung des Autobahnabschnittes einzusetzen und eine Mehrfachnutzung politisch zu unterstützen?*

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:**Frage 1:**

«Wie bewertet der Stadtrat das Potential sowie den möglichen Mehrwert einer oder mehrerer Autobahnüberdeckung(en) für die Stadt Uster und dessen Bevölkerung im Generellen?»

Antwort:

Nach Auffassung des Stadtrats können Autobahnüberdeckungen grundsätzlich einen Mehrwert aufweisen. Zu nennen sind insbesondere Potenziale für das Landschaftsbild. Die Mehrfachnutzung des knappen Bodens erscheint auf den ersten Blick attraktiv. Das Potenzial einer Überdeckung ist jedoch stets im Kontext ihrer Umgebung und des damit angestrebten Zwecks zu beurteilen. Nur so ist die zwingend gebotene Abwägung von Kosten und Nutzen möglich.

Frage 2:

«Wie beurteilt der Stadtrat das Potential sowie den möglichen Mehrwert der obig aufgeführten einzelnen, möglichen angestrebten Nutzungen?»

Antwort:

Im Rahmen der in der Anfrage zitierten langfristigen Raumentwicklungsstrategie (LaRes) von 2014, teilrevidiert 2024, wurden verschiedene Studien erarbeitet, die als Basis für das LaRes dienen. Für die einzelnen Teilprojekte liegen separate Berichte vor.

Das Potenzial für Mehrfachnutzungen von Verkehrsinfrastrukturen wurde 2014 durch das Amt für Verkehr (heute: Amt für Mobilität) untersucht. Auf Basis einer Analyse wurden damals unter anderem Infrastrukturabschnitte im Kanton Zürich identifiziert, die sich besonders für eine Mehrfachnutzung eignen könnten. Aus dem vierstufigen Syntheseverfahren resultieren insgesamt 47 Standorte mit einem Mehrfachnutzungspotenzial, davon 11 Standorte mit hohem, 12 Standorte mit mittlerem und 24 Standorte mit geringem Umsetzungspotenzial. Für Uster wurde lediglich ein möglicher Standort identifiziert und weiter untersucht. Dieser liegt im Bereich des Autobahnanschlusses Uster Nord, Höhe Winikon bis Haldenstrasse. Er wurde schliesslich als Standort mit geringem Umsetzungspotenzial identifiziert. Die Studie erachtet den möglichen Mehrwert als gering. Entsprechend weisen die übergeordneten Richtpläne keinen diesbezüglichen Eintrag auf.

Die Stadt Uster verfügt grundsätzlich über gut ausgebaute Sportinfrastrukturen. Der am 14. Juni von der Stimmbevölkerung beschlossene Richtplan sieht angesichts des zunehmenden Sportflächenbedarfs eine Erweiterung der Sportanlage Buchholz Richtung Nordwesten und den Erhalt der Heusser-Staubwiese für den Fussball vor. Ferner verfügt die Stadt in ihrem nächsten Umfeld über wertvolle Erholungsräume. Die Schaffung weiterer Flächen für Sport und/oder Erholung entspricht daher keinem vordringlichen Anliegen.

Das Bauen unter Verkehr sowie die Einhaltung der hohen baulichen Anforderungen im Bereich von Nationalstrassen verursachen in der Regel sehr hohe Kosten, die oft in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzungsgewinn stehen. Dies gilt in besonderem Masse für eine bauliche Nutzung einer Überdeckung, die diesfalls entsprechend statische Anforderungen erfüllen muss.



Im Ergebnis erachtet der Stadtrat die Ergebnisse der Studie des Amts für Mobilität weiterhin als aktuell und beurteilt die Nutzungspotentiale Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholung als tief, auch wenn sich aufgrund der Nähe zu den Sportanlagen Buchholz und dem Gewerbegebiet Mühliholz Synergien im Bereich Arbeiten und Freizeit/Erholung ergeben könnten.

Gemäss Rückmeldung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) stammen sämtliche in der Anfrage als Leistungsvergleich herangezogenen Beispiele aus der Zeit, als die Zuständigkeit für solche Infrastrukturprojekte noch bei den Kantonen lag. Seit die Verantwortung für den Bau der Nationalstrassen 2008 ans ASTRA übergegangen ist, liegt der Entscheid für solche Mehrfachnutzungen nicht mehr bei den Kantonen. Es ist ferner davon auszugehen, dass sich die Kosten für derartige Überdeckungen – neben der allgemeinen Teuerung – aufgrund verschärfter Tunnelsicherheitsrichtlinien seit dem Bau der erwähnten Vergleichsprojekte erheblich erhöht haben.

Frage 3:

«Welchen Nutzen brächte eine Mehrfachnutzung, um (Erholungs-)Gebiet entlang der Autobahn landschaftlich, ökologisch und bezüglich Lärmschutzes aufzuwerten?»

Antwort:

Bei der A15 handelt es sich um eine Nationalstrasse in der Zuständigkeit des Bundes. Sollte an dieser Verkehrsinfrastruktur bezüglich Landschaftsschutzes, Vernetzung oder Lärmschutz Sanierungsbedarf bestehen, so wäre das ASTRA dafür zuständig. Der Stadtrat ist klar der Auffassung, dass es nicht Aufgabe der Standortgemeinde sein kann, allfällige Defizite auf kommunaler Stufe anzugehen oder gar zu finanzieren.

Wie oben ausgeführt, wurde das Umsetzungspotenzial am identifizierten Standort bei der Autobahnausfahrt Uster Nord lediglich als gering eingeschätzt. Dies gilt auch in Bezug auf den Lärmschutz. Gemäss Auskünften des ASTRA kann der Lärmschutz zudem meist mit deutlich einfacheren und kostengünstigeren Massnahmen als einer Überdeckung erreicht werden. Im betrachteten Bereich wurden ferner bewusst Arbeitsplatzgebiete und Sportanlagen und damit lärmunempfindlichere Nutzungen angesiedelt.

Für die ökologische Vernetzung über die A15 sehen die übergeordneten Richtpläne andere Querungsstellen vor. Auf Stadtgebiet sind zwei bestehende und eine geplante Landschaftsverbindung von kantonaler Bedeutung im regionalen Richtplan enthalten. Der am 14. Juni 2026 beschlossene Richtplan ergänzt Vernetzungskorridore entlang der bestehenden Querungsmöglichkeiten der A15. Diese Vorhaben weisen einen grösseren Nutzen zur Erreichung der ökologischen Ziele auf als ökologische Massnahmen im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Mehrfachnutzung. Insbesondere stehen die Ziele Wohnen, Arbeiten oder Erholung im Konflikt mit dem Ziel der Vernetzung.

Frage 4:

«Welche Landfläche könnte gewonnen werden durch die Überdeckung der A15 in dem vom Lares aufgezeigten möglichen Handlungsperimeter?»

Antwort:

Die Studie des Amts für Mobilität macht hierzu keine Aussagen. Der mögliche Flächengewinn wäre stark abhängig vom gewählten Infrastrukturprojekt zur Überdachung der A15. Konkrete Abschätzungen müssten mit vertieften Planungen vorgenommen werden.

Frage 5:

«Welche rechtlichen Voraussetzungen müssten geschaffen werden, um die Mehrfachnutzung des Autobahnabschnitts zu ermöglichen im Generellen und je Nutzungsart?»



Antwort:

Das ASTRA ist für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen gemäss Nationalstrassen-gesetz zuständig. Das Erstellen von Autobahnüberdeckungen im angesprochenen Umfang gehört in der Regel nicht zu diesen Kernaufgaben, da diese primär städtebaulichen oder siedlungsplane-rischen Zielen dienen. Eine solche Überdeckung wäre somit als Dritt- oder Gemeinschaftsprojekte umzusetzen. Die Entscheidungshoheit obliegt dem ASTRA. Eine enge Abstimmung zwischen Bund, Kanton und Gemeinde ist zwingend.

In einem ersten Schritt wäre(n) die Überdeckung(in) in den kantonalen Richtplan einzutragen. Da-mit wäre auch die erste Voraussetzung für eine kantonale Mitfinanzierung geschaffen. Die Kosten für Autobahnüberdeckungen sind hoch und stark abhängig von Länge, Bauweise und Nutzung. Grundsätzlich finanziert der Bund lediglich Massnahmen, die direkt der Nationalstrasse dienen (z.B. Lärmschutz). Kosten/Mehrkosten für städtebauliche Aufwertungen (z.B. die Überdeckung an sich, wie auch Parkanlagen oder Überbauungen) werden in der Regel von Kanton, Gemeinden und/oder Dritten getragen. Als weitere rechtliche Voraussetzung bedürfte es somit entsprechender Finan-zierungsbeschlüsse und -zusicherungen von Kanton und/oder Dritten.

Sämtliche Planungen im Zusammenhang mit Bauten und Anlagen im Bereich der Nationalstrasse – in diesem Fall die Überdeckung – haben insbesondere die rechtlichen und sicherheitsrelevanten Vorschriften einzuhalten. Da es sich um ein Projekt nach Nationalstrassengesetz handelt, liegt die Bewilligungskompetenz dafür beim Bund, der dazu die Plangenehmigung erteilen müsste. Da sich die Überdeckung auf dem Grundstück des Bundes befindet, müsste mit dem Bund ein Baurechts-vertrag vereinbart werden.

Darauf abgestimmt müsste auf kommunaler Ebene die Nutzungsplanung für das Gebiet der Über-deckung erarbeitet und erlassen werden. Dabei müsste – abhängig von der angestrebten Nutzung – auch der Einbettung des Überdeckungsbauwerks in den Landschaftsraum resp. in das kantonal schutzwürdige Ortsbild Winikon Rechnung getragen werden.

Frage 6:

«Wäre der Stadtrat bereit, sich bei Kanton und Bund für die Überdeckung des Autobahnabschnittes einzusetzen und eine Mehrfachnutzung politisch zu unterstützen?»

Antwort:

Angesichts anderer finanzieller Prioritäten der Stadt Uster ist der Stadtrat der Auffassung, dass eine Überdeckung bzw. Mehrfachnutzung nur weiterverfolgt werden sollte, wenn diese vom Kanton oder von Dritten finanziert würde. Aufgrund der negativen Potenzialabklärung und angesichts der derzeit fehlenden konkreten Nutzungsidee für eine Überdeckung erachtet der Stadtrat eine Überdeckung der A15 nicht als prioritäres Anliegen. Der Stadtrat bevorzugt wirkungsvollere Projekte der kommunalen und der kantonalen Raum- und Verkehrsplanung auf Stadtgebiet.

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage Nr. 647/2026 der Ratsmitglie-der Simon Vlk (FDP), Balthasar Thalmann (SP) und Patricio Frei (Grüne) betreffend «Mehrfachnut-zung der A15 Autobahnüberdeckung bei Uster» Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler
Stadtschreiber