

9. Ausarbeitung einer kreditschaffenden Vorlage für die Erstellung einer Unterführung Winterthurerstrasse in Uster als Ersatz für den niveaugleichen Barrieren-Bahnübergang und Aufhebung des Kredites für die Strasse Uster West

Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2022 und Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 18. November 2025

Vorlage 5817a

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der Kommission für Planung und Bau (KPB): Bereits 2020 haben Hans Temperli und Mitunterzeichnende aus Uster eine Einzelinitiative (KR-Nr. 306/2020) eingereicht, welche im November des gleichen Jahres vom Kantonsrat vorläufig unterstützt worden war. Damit wurde die Regierung mit der Prüfung beauftragt, dem Kantonsrat eine kreditschaffende Vorlage für den Ersatz des Barrierenübergangs Winterthurerstrasse in Uster durch eine Strassenunterführung mit zwei Fahrbahnen und beidseitig je baulich abgetrennten Rad- und Fusswegen zu unterbreiten. Bei dieser Winterthurerstrasse handelt es sich um eine Stadtstrasse mitten in Uster in einem Abschnitt der Kreuzung Bank-/Brandstrasse bis zur Strickstrasse. Zudem sei der Kreditbeschluss des Kantonsrates vom 22. Oktober 2012 in der Höhe von 21 Millionen Franken für die Erstellung der Strasse Uster West aufzuheben (*Vorlage 4818a*).

Mit seinem Antrag vom 30. März 2020 beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat mit der Vorlage 5817, diese Einzelinitiative abzulehnen. An ihrer Sitzung vom 11. November 2025 stimmte die KPB nach insgesamt acht Beratungsmöglichkeiten einstimmig zu. Wir danken der Baudirektion für den Austausch. Die Behandlung in der Kommission, welche auch Hans Temperli angehört hatte, war von einer etwas längeren Unterbrechungszeit geprägt. Am 11. April 2023 hatte die Kommission nämlich die Beratung der Vorlage ausgesetzt, um die vom Regierungsrat auf das zweite Halbjahr 2024 in Aussicht gestellte Objektkreditvorlage für eine entsprechende Unterführung der Winterthurerstrasse und den dazu passenden konkreten Zeitplan abzuwarten. Tatsächlich aber wurde der KPB im September 2024 im Rahmen der Beratungen des Bauprogramms der Staatsstrassen für die Jahre 2025 bis 2027 zur Kenntnis gebracht, dass das genannte Bauvorhaben aufgrund der tieferen Priorisierung nicht im KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) 2025 bis 2028 enthalten sei. Aus diesem Grund beschloss die Kommission, die Beratung der titelerwähnten Einzelinitiative im September 2025 wieder aufzunehmen. Im Rahmen dieser Neuaufnahme konnte den KPB-Mitgliedern sehr gut aufgezeigt werden, dass ein entsprechendes Querungsprojekt des Kantons einerseits bereits weit fortgeschritten ist, andererseits in direkter zeitlicher und planerischer Abhängigkeit mit dem Doppelspurausbau der SBB an entsprechender Stelle steht.

Sowohl der Projektfortschritt für den entsprechenden Objektkredit wie auch der Zeitplan überzeugten die KPB-Mitglieder, welche das Projekt in Uster als unbestritten wichtig einschätzten. Als problematisch wurde in der Kommission mehrfach die Nichtberücksichtigung im KEF eingeschätzt. So wurde die Frage nach dem Zusammenhang mit der Investitionspriorisierung des Regierungsrates für bauliche Infrastrukturprojekte einmal mehr ausgiebig besprochen. Diverse Fraktionen äusserten in diesem Zusammenhang die explizite Erwartung, dass das Projekt vom Regierungsrat in der nächsten Priorisierungsrunde berücksichtigt werden soll. Nur so liessen sich der Zeitplan des Regierungsrates mit einem Kreditantrag an den Kantonsrat 2027 und die Ausführung der Hauptarbeiten für 2029 bis 2033, so der Zeitplan, einhalten. Die Fraktionen forderten daher, dass das Projekt mit Prioritätscharakter angepackt werde, gerade angesichts der grossen Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner von Uster. Denn mit dem erwähnten Doppelspurausbau würde das Problem für die Betroffenen noch grösser, da sich die Verkehrssituation noch weiter verschärfen würde. So solle das Nein zur Einzelinitiative keinesfalls als Nein zum Projekt verstanden werden. Namens der einstimmigen KPB beantrage ich Ihnen aber die Ablehnung der Einzelinitiative.

Regierungsrat Martin Neukom: Mit dem Bahnausbauschnitt 2035 soll der Doppelspurausbau zwischen Uster und Aathal erfolgen. Damit werden auf dieser Strecke pro Stunde nicht 16 Züge verkehren wie heute, sondern geplant sind 24. Das ist eine sehr tolle Sache. Allerdings führt das zu hohen Sperrzeiten an der Winterthurerstrasse in Uster. Schon heute stehen dort die Fahrzeuge länger, weil es häufige Schliesszeiten gibt, und diese Schliesszeiten werden auf 46 Minuten pro Stunde steigen. Das heisst, dass die Bahnschranke sehr häufig zu sein wird. Es ist völlig klar, dass dies ein Ausmass annimmt, das nicht optimal ist. Deshalb planen wir den Bau einer Unterführung an der Winterthurerstrasse unter den Gleisen durch für den motorisierten Individualverkehr, aber auch für Velos und Fussgänger.

Das wird eine ganze Stange Geld kosten. Wir schätzen die Gesamtkosten dieses Projektes zurzeit auf rund 70 Millionen Franken. Was jetzt noch offen ist, ist der Kostenteiler, also wie viel davon wir aus dem Strassenfonds zahlen müssen und wie viel davon die SBB zahlen sollen. Zurzeit gibt es noch Differenzen zwischen uns und den SBB über die Kostentragungspflicht, wer wie viele Kosten tragen soll. Wir haben aber gesagt, dass es wichtig ist, dass dieses Projekt wegen dieser Differenzen über die Kostentragungspflicht nicht verzögert wird. Deshalb haben wir gesagt, dass wir mit der Projektierung in die Vorleistung gehen, dass wir diese Kostentragungspflicht separat regeln können und dass wir damit das Projekt nicht verzögern.

Ist jetzt alles auf gutem Weg? Ich muss leider sagen: Nein. Denn Sie sind sich bewusst, dass der Regierungsrat eine Investitionspriorisierung gemacht hat, und dieses Projekt ist in dieser Investitionspriorisierung nicht enthalten. Nach den aktuellen Regeln dieser Investitionspriorisierung hat es dieses Projekt auch nicht

leicht, in die Investitionspriorisierung aufgenommen zu werden. Das heisst, dass die Zukunft dieses Projektes massgeblich davon abhängt, ob der Kanton bereit ist, die entsprechenden Investitionsmittel im Budget zur Verfügung zu stellen oder nicht, und je nachdem dauert es natürlich dann länger, bis dieses Projekt vielleicht doch irgendwann mal noch vorliegt. Grundsätzlich ist es aber ein sinnvolles Projekt, diese Unterführung umzusetzen, und wir sind auch bereit, das entsprechend umzusetzen. So oder so kann diese Einzelinitiative aber entsprechend abgelehnt werden.

Walter Honegger (SVP, Wald): Die Kommission für Planung und Bau ist sich einig, diese Initiative abzulehnen, damit sich der Verlauf der eh schon zu langen Projektzeit für dieses Geschäft nicht noch weiter verlängert. Obwohl die Initiative ein möglicher gangbarer Weg wäre, lehnen auch wir diese Initiative ab, damit es eben nicht nochmals länger dauert. Wir sind nach wie vor aber positiv eingestellt, dass das Projekt im Jahr 2029 endlich starten kann, auch wenn der Kostenteiler bis dann eventuell immer noch nicht geregelt ist. Denn für die Bevölkerung von Uster, vor allem für diejenigen, die nicht so gerne durch fast andauernd geschlossene Bahnschranken mitten in der Stadt behindert werden, ist es wirklich einfach nur schlimm. Die SVP/EDU-Fraktion stimmt für die Abschreibung der Initiative respektive für die Ablehnung.

Ivo Hasler (SP, Dübendorf): Die SP teilt das Anliegen der Initiative, den jahrzehntelangen Planungsprozess dieses Projektes beschleunigen zu wollen. Der Regierungsrat hat jedoch plausibel dargelegt, dass ein paralleler Planungsprozess seine Verhandlungsposition gegenüber dem Bund schwächt, ohne dass dabei ein zeitlicher Mehrwert erbracht wird. Ich nehme es vorweg, die SP lehnt diese Einzelinitiative aus diesem Grund ab. Angesichts des rasanten Wachstums im Kanton Zürich sehen wir genau in solchen Projekten die wesentlichen Hebel, um Lebensqualität und Mobilität verträglich weiterzuentwickeln. Wachstum ist eine Realität, die Frage ist, ob wir infrastrukturell darauf antworten wollen oder nicht.

Der Doppelspurausbau erhöht die Kapazitäten der heute überlasteten Züge, barrierefreie Kleinquerungen ermöglichen den nötigen Ausbau des öffentlichen Lokalverkehrs und stärken die Vernetzung der Nord- mit der Südstadt von Uster. Die flankierenden Massnahmen mit Verkehrsdosierungen und Tempolimiten sind für die SP ein unverzichtbarer Teil dieses Gesamtkonzepts. Die SP möchte hiermit noch einmal das Kommissionsbegehren bekräftigen, dass der Regierungsrat mit einer kreditschaffenden Vorlage nun vorwärts machen soll, damit das Projekt trotz Nichtaufnahme in den KEF im Zeitplan umgesetzt werden kann. Dieses Geschäft zeigt, welche Hebel die Politik in der Hand hat, um dem Wachstum im Kanton angemessen und zeitnah zu begegnen. Wer diese Herausforderungen ernst nimmt, setzt nicht auf Abschottung, sondern auf Entwicklung und Gestaltung. Das sollte am 14. Juni an der Urne nicht vergessen gehen (*Anspielung auf die Volksinitiative «Keine 10-Millionen-Schweiz!»*).

Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich): Die Baudirektion hat das aktuelle Projekt für die Erstellung einer Unterführung anstatt eines Barrierenübergangs in Uster vorgestellt. Es geht um ein sehr wichtiges Projekt mit viel Potenzial, da der Verkehr durch die heute oft geschlossene Barriere, wir haben es gehört, massgeblich gestaut wird. Ginge es hier, wie in den letzten paar Vorstössen, um Biodiversität, dann würden wir von getrennten Lebensräumen in Uster sprechen. Eine Lösung ist demnach dringend erforderlich. Das Projekt liegt bei den SBB, die Unterführung soll im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau realisiert werden, und wir werden es unterstützen, dass dies eine hohe Priorität erhält. Die EI kann jetzt abgelehnt werden, weil das Anliegen erfüllt ist.

Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen): Auch die Mitte unterstützt das Anliegen von Unterführungen durch Uster. Das ist ein Anliegen von regionaler Bedeutung und wird seit Jahren gefordert. Heute, wenn man durch Uster durchfährt, weiss man, dass die Barrieren sehr lange geschlossen sind. In Zukunft würden sie mit dem Doppelspurausbau und der Erhöhung der Takte noch länger geschlossen sein. Man kann von Glück sprechen, wenn man einfach durchfahren kann und nicht vor einer geschlossenen Barriere stehen muss. Wie ich heute Morgen schon gesagt habe, steht die Mitte für eine gleichwertige Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmer. Hier bremst der ÖV den Auto- und den Veloverkehr aus, wir unterstützen dementsprechend eine Verbesserung. Mit einer Unterführung wird hoffentlich bald der Verkehrsfluss verbessert. Es wird weniger Stau, schnellere Durchfahrtsmöglichkeiten auch für Blaulichtorganisationen, eine Entlastung der Emissionen geben, und es wird weniger Lärmschutz nötig sein. Entsprechend unterstützen wir das Anliegen, schreiben die Einzelinitiative dennoch ab, weil sie eben Eingang in ein übergeordnetes Projekt findet. Und wir wünschen dem Regierungsrat gute Verhandlungen mit den SBB, um einen möglichst optimalen Kostenteiler für den Kanton zu erlangen.

Simon Vlk (FDP, Uster): Als ich vor einigen Jahren frisch in den Kantonsrat gewählt wurde, galt mein erster parlamentarischer Vorstoss der Unterführung Winterthurerstrasse. Die damalige Anfrage unter dem Titel «Bahnunterführung Uster – Quo Vadis» (KR-Nr. 207/2023) brachte zutage, dass das Projekt quasi durch sich selbst blockiert war, weil sich der Kanton und die SBB nicht darin einig waren, wer welchen Anteil an den Kosten der Unterführung zu tragen hat. Dies führte dazu, dass die Planungsarbeiten nur noch auf Sparflamme vor sich hindümpelten. Kurz vor der offiziellen Kommunikation zur verfahrenen Situation entschied der Kanton kurzerhand, die anstehenden nächsten Projektierungsschritte selbst vorzufinanzieren, und gewährte einen entsprechenden Sofortkredit. Parallel dazu, wir haben es gehört, wurde beschlossen, die endgültige Kostenteilung mit den SBB im Bedarfsfall gerichtlich entscheiden zu lassen. Mit diesem raschen und unbürokratischen Schritt durch den Regierungsrat wurde das Projekt wieder auf Kurs gebracht, danke dafür. Bereits ein Jahr später lag ein weitgehend ausgearbeitetes Projekt vor, welches der Ustermer Bevölkerung im Rahmen einer Projektaufgabe

via Livestream vorgestellt wurde. Das Interesse der Ustermer war enorm. Beinahe 400 Teilnehmer verfolgten die Präsentation und schauten live zu, wie das kantonale Tiefbauamt verkündete, dass geplant sei, dem Kantonsrat den Kredit für das Bauvorhaben im Jahr 2025 vorzulegen. Die Realisierung der Unterführung schien in greifbare Nähe zu rücken, doch seither ist es um das Vorhaben wieder verdächtig still geworden. Dieses scheint erneut ins Stocken geraten zu sein, wir haben es gehört. So liegt im aktuellen Jahr 2026 nach wie vor kein Kreditantrag vor, was einer abermaligen Verzögerung des Projekts gleichkommt.

Gemeinsam mit Kantonsratskolleginnen und -kollegen aus Uster von den Grünen, der SVP und der SP habe ich deshalb einen zweiten Vorstoss eingereicht. Über die Parteigrenzen hinaus fordern wir darin vom Regierungsrat Klarheit. Wir möchten wissen, wie der weitere zeitliche Fahrplan im Detail aussieht und wann die Menschen in Uster mit der Eröffnung der Unterführung rechnen können. Dieses überparteiliche Zeichen macht deutlich, dass die Geduld am Ende ist. Anstelle von unverbindlichen Bekenntnissen sind nun belastbare Zusagen und ein konkreter Realisierungsplan seitens des Kantons erforderlich. Die FDP stimmt dem Antrag des Regierungsrats zu.

Michael Bänninger (EVP, Winterthur): Die EVP-Fraktion unterstützt den Antrag von Regierungsrat und Kommission, die Einzelinitiative abzulehnen. Das Anliegen der Initiative ist nachvollziehbar. Die Situation an der Winterthurerstrasse in Uster mit den langen Barriere-Schliessungszeiten ist unbefriedigend und belastet den Verkehr, ÖV und Anwohnende. Handlungsbedarf besteht klar. Entscheidend ist aber, dass der Kanton, die Stadt Uster und die SBB gemeinsam an einer Lösung arbeiten. Eine zusätzliche parallele Projektierung durch den Kanton würde keinen Mehrwert schaffen, sondern unnötige Doppelspurigkeiten verursachen. Für die EVP ist deshalb klar, dass es keine weiteren Zusatzaufträge braucht, sondern eine konsequente Umsetzung und eine Priorisierung des Projekts. Wir stimmen der Ablehnung zu.

Detailberatung

I.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 174 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Antrag der Kommission zustimmen und die Einzelinitiative KR-Nr. 306/2020 abzulehnen.

II.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.