

6. Für die Ausarbeitung einer kreditschaffenden Vorlage für die Erstellung einer Unterführung Winterthurerstrasse in Uster als Ersatz für den niveau-gleichen Barrieren-Bahnübergang und Aufhebung des Kredites für die Strasse «Uster West»

Einzelinitiative Hans Temperli, Uster, vom 7. Juli 2020

KR-Nr. 306/2020

Ratspräsident Roman Schmid: Eintreten auf Einzelinitiativen ist obligatorisch. Gemäss Paragraf 139 des Gesetzes über die politischen Rechte ist festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird. Zudem haben Sie am 9. November dieses Jahres beschlossen, dass der Einreicher an der Verhandlung teilnehmen und die Einzelinitiative begründen kann.

Hans Temperli, Einreicher der Einzelinitiative: Grossen Dank, dass Sie mir die Gelegenheit bieten, einige Ausführungen zur Einzelinitiative «Unterführung Winterthurerstrasse in Uster» zu machen.

Nach dem die Regierungsrätin, Frau Walker Späh, am 1. Juli 2020 das Ende von «Uster West» nach 40 Jahren Verkehrsplanung bekannt gab, haben wir, vom Komitee «Unterführung Winterthurerstrasse», am 7. Juli dieses Jahres diese Einzelinitiative eingereicht. Der Inhalt der Initiative ist Ihnen bekannt. Bestärkt, die Initiative einzureichen, hat uns auch ein Schreiben, das wir am gleichen Tag der Aufgabe von «Uster West» von Frau Walker Späh erhielten, mit der folgenden Aussage: «Sie können versichert sein, dass die Unterführung Winterthurerstrasse in diesen Überlegungen eine wichtige Rolle spielen wird.» Am 27. August dieses Jahres schrieb Frau Walker Späh erneut: «Die Unterführung Winterthurerstrasse wird voraussichtlich ein zentrales Lösungselement sein.» In einer Wahlsendung auf Tele Züri vom 6. März 2019 antwortete Regierungsrat Stocker (*Ernst Stocker*) auf eine Zuschauerfrage folgendes: «Uster West ist eigentlich gestorben.» Auch diese Aussage bestärkte uns für die Eingabe der Einzelinitiative, da wir der Meinung sind, dass dieses Dossier in erster Linie Sache des Kantons ist. Dies steht eventuell im Gegensatz zur Meinung des Stadt- und Gemeinderates von Uster. Der Stadtrat Uster schrieb uns am 24. September 2020 nämlich folgendes: «Bis Ende 2020 wird ein Konzept verfasst, das politisch mehrheitsfähige Optionen sammelt und bewertet. Mit diesem Schritt will der Stadtrat Uster gegenüber dem Kanton und SBB die Initiative im weiteren Planungsprozess übernehmen.» Mittlerweile ist dieses Konzept, das Ende Jahr hätte verfasst sein sollen, bereits auf Februar 2021 verschoben worden.

Diese Aussage ist irritierend, weil die Winterthurerstrasse nach wie vor eine Kantonstrasse ist und der Prozess in erster Linie beim Kanton liegt. Die Stadt Uster kann im besten Falle Wünsche anbringen und ist Bittsteller beim Kanton. Ich bin sicher, dass sich der Kanton gesprächs- und lösungsbereit zeigt, aber natürlich nur, wenn die Stadt Uster nicht nur Eigeninteressen vertritt und auch auf die Re-

gion und umliegenden Gemeinden Rücksicht nimmt. Uster wird immer ein Nadelöhr sein. Es wäre schade, wenn sich Uster nicht kompromissbereit zeigt und dadurch in dieser Sache nicht mehr mitbestimmen kann, sondern vom Kanton bestimmt wird.

Warum eine Unterführung? Wir behaupten nicht, dass die Unterführung alle Probleme löst. Aber sie ist zentral in einer Lösung und die einzige zeitnahe und baulich machbare Variante. Schon vor über 50 Jahren wurden zum Beispiel der angrenzende Wohnblock beim jetzigen Bahnübergang mit entsprechenden Fundamenten versehen, welche eine Unterführung des dreigleisigen Bahnüberganges möglich macht. Auch ein grosser Hauptabwasserkanal wurde damals schon so gebaut, dass man eine Unterführung realisieren kann. Durch diese baulichen Massnahmen ist ersichtlich, dass die Unterführung Winterthurerstrasse mittlerweile ein halbes Jahrhundert ein Thema in Uster ist.

Die Ustermer Stimmbürger haben sich heute vor ziemlich genau acht Jahren mit fast 60 Prozent für eine Unterführung ausgesprochen. Da die Winterthurerstrasse eine Jahrzehnte alte Hauptverkehrsachse ist, tangiert der Ausbau kein Natur- und Naherholungsgebiet und verbraucht kein Kulturland. Dies ist ein wichtiges Argument, scheiterte doch «Uster West» genau an den vorgängig erwähnten Umständen. Mit dem Bau der Unterführung wird der Transitverkehr verflüssigt. Die Strasse wird durch abgetrennte Velo- und Fussgängerwege sicherer. Die Oberlandstrasse und Dammstrasse werden entlastet, die Linienbusse von Pfäffikon, Fehraltorf, Volketswil und so weiter stehen viel weniger im Stau. Auch die Stützpunkt-Feuerwehr hat durch die Entlastung der Dammstrasse massiv bessere Möglichkeiten zum Ausfahren. Heute schon ist der Übergang zirka 45 Minuten pro Stunde geschlossen. Mit dem vorgesehenen weiteren Ausbau der SBB «2030/35» mit noch mehr Zügen wird der Übergang, wenn keine Unterführung gebaut wird, nur noch für Fussgänger und Velofahrer einigermaßen passierbar sein. Der Übergang ist auch in Zukunft von regionalem Verkehrsinteresse. Dies muss den Verantwortlichen der Stadt Uster bewusst gemacht werden. Personen, Gewerbetreibende und so weiter, die mit ihren Fahrzeugen nach Mönchaltorf, Egg, Oetwil am See, Meilen und so weiter fahren möchten, haben ein Anrecht auf einen zumutbaren Verkehrsfluss.

Ich könnte Sie mit weiteren Argumenten überzeugen und löffeln, aber ich möchte Ihre kostbare Zeit nicht noch weiter in Anspruch nehmen. Ich hoffe, dass die Initiative die nötigen 60 Stimmen erhält und dadurch in Zukunft nach über 40 Jahren eine zielführende Lösung entsteht. Besten Dank für ihre Aufmerksamkeit.

Ueli Pfister (SVP, Egg): Die Einzelinitiative Temperli verlangt, dass der Regierungsrat dem Kantonsrat eine kreditschaffende Vorlage für den Ersatz des Barriären-Übergangs Winterthurerstrasse in Uster für eine Strassenunterführung unterbreitet.

Wie die Initianten festhalten, haben sich die Stimmbürger von Uster verschiedentlich für die Erstellung einer Strassenunterführung der Bahnlinie ausgesprochen. Der Kanton hatte bislang diesbezüglich berechtigterweise für diese Varianten kein Gehör. Ziel der kantonalen Projekte war es immer, den Verkehr aus

dem Zentrum der Stadt siedlungsverträglich an die Peripherie zu verlegen. Dadurch wäre das Stadtzentrum massiv vom Durchgangsverkehr entlastet worden. Leider haben sich die gesetzlichen Vorgaben und deren Auslegungen während der sehr langen Planungszeit verändert und die Umfahrung «Uster West» ist gestorben.

Schon heute staut sich der Verkehr bei geschlossenen Bahnschranken auf weiten Strecken in Uster und blockiert so auch den Verkehr auf den innerstädtischen Erschliessungs- und Quartierstrassen. Oftmals gibt es kein Durchkommen mehr, auch nicht für Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr et cetera. Mit dem Ausbauschnitt «2035» der S-Bahn werden sich die Schliesszeiten der Bahnschranken pro Stunde auf 45 Minuten erhöhen. Dies kommt einem Verkehrskollaps in der Stadt Uster gleich. Ausweichrouten sind nicht vorhanden. Eine sehr wichtige, überregionale Verkehrsachse kollabiert. Eine Lösung hilft auch dem innerstädtischen Veloverkehr.

Die beste Variante der Verkehrsführung wäre immer noch eine Umfahrung. Diese ist leider gestorben und eine entsprechende Ersatzvariante nicht in Sicht. Bei der vorliegenden Einzelinitiative handelt es sich nicht um die beste, aber um die bestmögliche und noch erstellbare Variante.

Die SVP unterstützt die Einzelinitiative Temperli.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Diese Einzelinitiative kommt leider etwas zu früh in unseren Rat. Auch die ganze Filibusterei heute (*Anspielung auf eine langgezogene Debatte bei einem vorangegangenen Traktandum*) hat nicht dazu geführt, dass sie doch nicht besprochen werden kann. In ihrer Einseitigkeit mit der ausschliesslichen Betrachtung der Winterthurerstrasse können wir sie heute auch vorläufig nicht unterstützen.

Die Stadt Uster hat die Problematik längst erkannt und einen ergebnisoffenen Prozess gestartet, um eine schrankenlose Querung der Geleise in Uster zu suchen. Dabei ist die Winterthurerstrasse sicher auch eine Option, aber heute ist dieser Prozess noch im Gange, das Resultat noch nicht bekannt. Wenn der Vorschlag unserer Fraktion Gehör gefunden hätte und diese Einzelinitiative erst im Februar 2021 behandelt worden wäre, dann hätten wir Neuigkeiten aus dem Prozess in Uster gerne in unsere Überlegungen einfliessen lassen und je nach dem auch die Einzelinitiative unterstützt. So vertrauen wir auf den Planungsprozess in Uster, mit dem die beste Lösung für Stadt und Umland gefunden werden soll. Und dann hoffen wir sehr, dass auch der Kanton, vertreten durch Regierungsrat und Verwaltung, alles daransetzt, eine gute Lösung für Uster und Umland zu erarbeiten. Diese Lösung darf nicht ausschliesslich auf die Autos konzentrieren. Nein, sie muss auch die anderen Verkehrsträger berücksichtigen und den direkt anwohnenden Menschen eine gute und lebenswerte Perspektive geben.

Hier noch eine Bemerkung zum Strassenbau: Ich trete ja immer als klarer Befürworter des öffentlichen Verkehrs und von Velo- und Fussverkehr auf. Darum bin ich eigentlich gegen jeden Ausbau für den motorisierten Individualverkehr. Aber in Uster wird durch den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen und den Doppelspurausbau nach Wetzikon der S-Bahn-Verkehr wirklich so zunehmen, dass es

eine weitere niveaufreie Querung der Geleise braucht. Und selbst ich werde diesem Strassenausbau zustimmen. Aber dazu braucht es einen offenen Prozess und nicht diese Einzelinitiative, der wir die vorläufige Unterstützung verweigern. Herzlichen Dank

Alex Gantner (FDP, Maur): Ich nehme es vorweg: Die FDP-Fraktion wird diese Einzelinitiative vorläufig unterstützen. Zum Dispositiv 2 ganz kurz: Da geht es um die Aufhebung des Kreditbeschlusses der Vorlage 4818. Das ist eine Formsache; das wird bei Gelegenheit ohnehin traktandiert werden als Antrag des Regierungsrates. Wir erwarten auch eine Änderung des Richtplaneintrages beziehungsweise die Streichung von «Uster West» im kantonalen Richtplan. Auch das ist ein Prozess, der bei der Baudirektion sicher im Gange ist.

Nun aber zum Dispositiv 1: Nach dem Abbruch des Projektes «Uster West» durch den Regierungsrat geht es nun darum, zeitnah eine Lösung für die Winterthurerstrasse zu finden, wo es heute eine Barriere gibt. Aus unserer Sicht geht es für Uster, die die drittgrösste Stadt im Kanton Zürich ist, eine Stadt, die wächst, die eine Agglomeration hat und eine Transitachse darstellt, für Uster geht es mittel- und langfristig eben um viel mehr. Einerseits geht es um die innerstädtische Verkehrssituation ganz im Allgemeinen, das ist sicher auf dem Radar des Stadtrates und des Gemeinderates. Da geht es um Umnutzungen und um den Ausbau des Zeughausareals, ein neues Minijustiz-Zentrum soll auch in den nächsten zehn Jahren in Uster entstehen. Es gibt weitere Verdichtungen im Stadtzentrum, auch der Langsamverkehr ist ein Thema in Uster. Es gibt – das ist vorhin ausgeführt worden – weitere kritische Barriere-Übergänge. Die müssen auch in den Fokus rücken bei einer Gesamtschau. Das ist einerseits im Zusammenhang mit dem Doppelspur-Ausbau im Aatal, im Rahmen von «STEP 2035» (*strategisches Entwicklungsprogramm 2035*), der Verdichtung des Bahntaktes und der Realisierung der Oberland-Autobahn, die in Uster Ost zum Anschluss kommt. Zur Erinnerung: Es gibt noch im Kapitel 4.2. des Richtplanes die Moosackerstrasse; das ist ein Richtplaneintrag auch mit einer gewissen Fristigkeit. Auch dies soll in diese Gesamtbetrachtung beim Kanon nun einfließen, damit wirklich ein nachhaltiges Verkehrskonzept für Uster erarbeitet werden kann, bestimmt in Zusammenarbeit mit dem Stadtrat von Uster, mit der Bevölkerung, aber es muss hier Planungssicherheit herrschen für die schrittweise Umsetzung der gesamten Verkehrskonzeption.

In diesem Sinne unterstützen wir vorläufig diese Einzelinitiative. Wir wollen, dass der Kanton hier ebenfalls daran arbeitet und in der Federführung ist. Wir werden natürlich dann schauen, was dabei herauskommt. Da könnte es Kreditbeschlüsse geben, kantonale Kreditbeschlüsse, aber auch solche auf Gemeindeebene. Besten Dank.

Monica Muri Sanesi (GLP, Zürich): Ohne Zweifel steht fest, dass es in Uster dringend eine Lösung braucht, um den allgegenwärtigen Stau vor den vielen Barrieren zu verhindern. Doch wir in der GLP fragen uns: Ist die Unterführung Win-

terthurerstrasse wirklich die beste Lösung für Uster? Wir wollen, dass die Lösungsfindung offen gedacht werden kann und ein Gesamtverkehrskonzept erstellt wird. So kann sichergestellt werden, dass die noch zu erarbeitende Verkehrslösung auch wirklich nachhaltig wird.

Die GLP wird diese Einzelinitiative nicht unterstützen, jedoch möchte ich an dieser Stelle anmerken, dass die Situation mit den geschlossenen Barrieren schon seit Jahrzehnten die Bevölkerung von Uster plagt. Eine Lösung soll demnach nicht mit Schnecken-tempo, sondern mit dem Turbo her.

Thomas Honegger (Grüne, Greifensee): 35'000 Einwohnerinnen und Einwohner und keine Lichtsignal-Anlage. Das ist die Stadt Uster. Dazu kommen sagenhafte drei Autobahnausfahrten, achtzehn Kreisel, zehn Barrieren und eine einzige Bahnunterführung, die derart klein ist, dass darin regelmässig Lastwagen steckenbleiben. Und wenn einer sagt, die Bahnschranken in Uster seien ständig zu, dann weiss er noch nichts vom Doppelspurausbau Uster-Aathal, denn mit der zweiten Generation der S-Bahn werden die Schliesszeiten an den Barrieren auf bis zu 45 Minuten pro Stunde ansteigen. Somit ist es unbestritten, dass in Uster eine Lösung für die Barrieren auf den Tisch muss. Doch bei welcher Barriere wollen wir eine Unterführung bauen? Die Auswirkungen können durchaus dramatisch sein. Mit der Unterführung öffnet man die Schleuse in die Stadt und ganze Stadtteile könnten mit Verkehr geflutet werden.

Auf die Abstimmung vom Jahr 2012 zu verweisen, wie die Initianten es tun, finden wir Grünen zu wenig sorgfältig. Mittlerweile hat sich viel getan. Uster hat ein Stadtentwicklungskonzept erarbeitet, auf dem Zeughausareal entsteht ein Kulturzentrum, «Uster West» ist tot und die Schliesszeiten wie auch das Verkehrsaufkommen nehmen stetig zu. Zudem sind die Ansprüche der Bevölkerung an eine Staatsstrasse gestiegen. Sie soll schöner, sicherer und leiser sein. Schon manch ein Strassenprojekt ist ohne umsichtige Planung an Umweltauflagen und Rechtsverfahren gescheitert.

Die Grünen fordern eine Gesamtschau in Uster. Es sollen alle Möglichkeiten und deren Auswirkungen seriös geprüft werden. Dem drohenden Mehrverkehr soll mit Begegnungszonen und Tempo 30 erwidert werden. Sämtliche baulichen Massnahmen verlangen eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung. Immerhin sind die sensiblen Grundwasserströme der Moorgebiete von nationaler Bedeutung in der Nähe. Erst wenn wir alle Fakten kennen; wenn alle Akteure angehört wurden; wenn Umwelt- und Verkehrsfragen vertieft abgeklärt wurden, werden die Grünen gegebenenfalls einer Kreditvorlage zustimmen.

Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil): Die Verkehrssituation in Uster gehört seit Jahrzehnten zu den meist diskutierten politischen Themen in der ganzen Region Uster. Noch immer liegt keine Lösung vor. Verschiedene politische Vorschläge und Vorstösse wurden abgelehnt. Die Verkehrssituation in Uster ist für die ganze Region ein absolutes Ärgernis. Stau sind an der Tagesordnung. So kann es nicht weitergehen.

Die Ustermer Stimmberechtigten setzten bei der Urnenabstimmung vom 25. November 2012 ein deutliches Zeichen. Sie verlangten, dass die Unterführung Winterthurerstrasse zusammen mit dem Kanton und der SBB unabhängig von der Strasse «Uster West» zu planen sei. Die Stadt Uster erarbeitete aufgrund der Vorgaben des Kantons und der Initiative das Vorprojekt. Der Regierungsrat des Kantons Zürich verweigerte mit Beschluss vom 9. Juli 2014 der Stadt Uster die weitere Projektierung der Unterführung Winterthurerstrasse. Er begründete seinen Entscheid damit, dass das Projekt «Unterführung Winterthurerstrasse» in direkter Konkurrenz mit «Uster West» stehe und dass mit der bereits beschlossenen Strasse «Uster West» die Winterthurerstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet würde. Der Stadtrat von Uster verzichtete auf eine Beschwerde gegen den Beschluss des Regierungsrates und stellte sämtliche diesbezüglichen Planungsarbeiten ein.

Anfangs Juli trat nun praktisch der Super-GAU ein: Die seit Jahren geplante Umfahrungsstrasse «Uster West» wurde vom Regierungsrat offiziell beerdigt. Der geplante Strassenverlauf habe sich aus umweltrechtlicher Sicht als nicht bewilligungsfähig erwiesen, wie der Kanton Zürich und die Stadt Uster in einer gemeinsamen Mitteilung damals mitteilten. Man verzichte deshalb auf eine Weiterverfolgung des Projektes und suche nach Alternativen.

Seit Jahrzehnten sucht man nach Lösungen, augenscheinlich ohne Erfolg. Nun gilt es dem Votum der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger aus Uster von 2012 endlich Nachdruck zu verschaffen. Genau das will der Initiant. Diesem Anliegen ist zuzustimmen. Mit dem geplanten SBB-Doppelspur-Ausbau Uster-Aathal wird sich die Stau-Situation für den Strassenverkehr an den Bahnschranken in Uster ab 2035 weiter verschärfen. Eine niveaufreie Querung ist daher absolut notwendig und dringend.

Die CVP möchte nicht länger zuwarten, bis der Stadtrat in Uster endlich aktiv wird und überweist die Einzelinitiative. Besten Dank.

Walter Meier (EVP, Uster): Dies zuerst: Ich schätze Hans Temperli als Inhaber eines Fachgeschäfts für Velos sehr. Es ist sein gutes Recht als Stimmbürger mit Wohnsitz im Kanton Zürich, eine Einzelinitiative einzureichen. Allerdings ist sie unnötig.

Zu «Uster West»: Wenn der Regierungsrat zum Schluss kommt, dass ein Bau der Strasse «Uster West» nicht möglich ist, wird er von sich aus dem Kantonsrat die Aufhebung des entsprechenden Kredits beantragen. Dafür braucht es keine Einzelinitiative.

Zum Bahnübergang Winterthurerstrasse: In Uster gibt es zu viele Barrieren und zu wenig Bahnüberquerungen respektive Bahnunterquerungen. Zu meinen, eine Unterführung Winterthurerstrasse, würde die Verkehrsprobleme in Uster lösen, ist eine Illusion. Erstens ist der Bahnübergang gerade mal 100 Meter von der einzigen Bahnunterführung in Uster entfernt. Zweitens würde der Verkehr in Richtung Zentrum dorthin geleitet, wo wir ihn nicht wollen, nämlich zwischen Zeughausareal, das schon bald ein Kulturzentrum aufnehmen soll und der Einkaufsmeile Post-/Gerichtsstrasse, wo eine Fussgängerzone angedacht ist.

Der Ustermer Stadtrat ist daran, eine Auslegeordnung betreffend Barrieren respektive den fehlenden Unter- oder Überführungen zu machen. Die Ergebnisse sollen im Februar, März 2021 vorliegen. Diese Ergebnisse sind abzuwarten. Dann muss die Stadt mit dem Kanton zusammen entscheiden, wie es weitergehen soll.

Hans Temperli, Einreicher der Einzelinitiative: Ich kann Ihnen nur sagen, dass was Sie von den Gegnern gehört haben gegen die Winterthurerstrasse, gegen die Unterführung, das hören wir schon seit 40 Jahren. Wer auf den Stadtrat Uster wartet, sei es der letzte oder der neue jetzt, der kürzlich gewählt wurde: Da kommt nichts. Der Kanton muss diese Sache an die Hand nehmen. Es ist mir unerklärlich, warum noch niemand eine Alternative vorgeschlagen hat; einfach nur dagegen sein, ohne Alternative vorzubringen, hilft nichts. Wir warten schon seit 40 Jahren. Wenn wir so weitermachen, dann warten wir nochmals 40 Jahre.

In der Hoffnung, dass Sie die EI vorläufig unterstützen, danke ich allen, vor allem der FDP-Fraktion, der SVP-Fraktion und auch der SP-Fraktion, die mich eingeladen haben. Es war für mich keine Selbstverständlichkeit, angehört zu werden. Besten Dank.

Ratspräsident Roman Schmid: Für die Unterstützung einer Einzelinitiative benötigt es 60 Stimmen.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative 306/2020 stimmen 74 Ratsmitglieder. Damit ist die vorläufige Unterstützung zustande gekommen.

Ratspräsident Roman Schmid: Die Einzelinitiative wird an den Regierungsrat zu Bericht und Antrag überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.