



LEBENSQUALITÄT USTER WEST

INFORMATIONSSCHREIBEN ZUM VORPROJEKT „USTER WEST“



1	EINLEITUNG	2
2	SIEDLUNGSENTWICKLUNG IN USTER	3
3	VERKEHRSENTWICKLUNG (STRASSE) BIS 2015 OHNE „USTER WEST“	4
4	BASIS FÜR DAS PROJEKT „USTER WEST“	5
4.1	Regionaler Richtplan	5
4.2	Zweckmässigkeitsbeurteilung	6
4.3	Kantonaler Verkehrsrichtplan	8
4.4	Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2008–2010 vom 26. September 2007	10
5	PROJEKT „USTER WEST“	10
5.1	Begründung; Ziele	10
5.2	Naturschutz	11
5.3	Kosten	12
5.4	Finanzierung	13
6	AUSBLICK	14
7	FAZIT	14
8	ZITIERTE QUELLEN	15

1 EINLEITUNG

Im April 2008 lag das Vorprojekt für die Strasse „Uster West“ öffentlich auf. Der Entscheid zur Realisierung dieses Projektes soll gemäss Antrag Nr. 4512 des Regierungsrates vom Kantonsrat gefällt werden. Die Mitglieder des Vereins Lebensqualität Uster West (www.lebensqualitaet-uster-west.ch), in dessen Namen dieses Informationsschreiben in Umlauf gebracht wird, sind losgelöst von der persönlichen Betroffenheit einiger Mitglieder der Überzeugung, dass das Projekt bzw. wichtige Bestandteile davon nicht optimal sind, weil der verkehrstechnische Nutzen in einem schlechten Verhältnis zu ökologischen Risiken und Belastungen sowie zu den Kosten für den Kanton Zürich und für die Stadt Uster stehen. Der Verein nimmt zur Kenntnis, dass die Quartiere Brandschänki, Haberweid und Loren an einer wichtigen Verkehrsachse liegen und in Zukunft noch mehr Verkehr als heute zu ertragen haben werden. Es geht also nicht darum, um jeden Preis den Verkehr aus diesen Quartieren zu verbannen, sondern die Lebensqualität dieser Quartiere, zu denen auch ein intakter, unersetzlicher Erholungsraum in Form des Glattenriets mit seiner Verbindung zum Hoperenriet gehört, zu erhalten und zu fördern.

Das vorliegende Informationsschreiben richtet sich in erster Linie an Kantons- und GemeinderätInnen. Es stellt die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Raum Uster West dar, und beleuchtet die raumplanerischen und politischen Projektgrundlagen sowie schliesslich das Vorprojekt und die vorgesehene Finanzierung kritisch.

2 SIEDLUNGSENTWICKLUNG IN USTER

Die in Tabelle 1 aufgelisteten Gebiete, die derzeit noch nicht bzw. erst teilweise überbaut sind, werden in absehbarer Zeit voraussichtlich überbaut (Lage in Abbildung 1):

Tabelle 1:
Entwicklungsgebiete in Usters Westen

Gebiet	Stand	Nutzung
Loren	rechtskräftiger Gestaltungsplan, Gebiet erschlossen	Gewerbe, Industrie, Wohnen
Eschenbühl	Gemeinderatsbeschluss vom 21.1.2008	Wohnen
Brandschänki	Quartier- und Gestaltungsplanverfahren ausgelöst durch „Uster West“; Stadtratsbeschluss vom 29.1.2008	Begründung basiert auf „Uster West“ (projektabhängig).

Abbildung 1:
Siedlungsentwicklung in Uster West

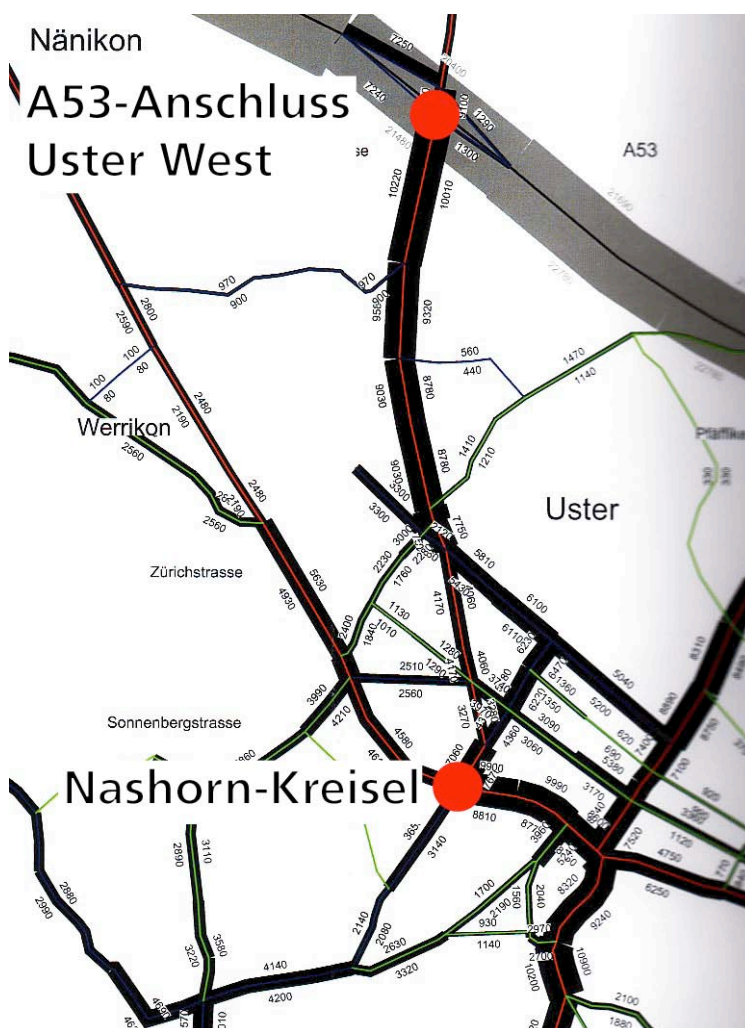


3 VERKEHRSENTWICKLUNG (STRASSE) BIS 2015 OHNE „USTER WEST“

In Abbildung 2 sind die Verkehrsströme in Uster West dargestellt. Quelle: Vorprojekt „Uster West“; Modellberechnungen Verkehr, 23. Februar 2008, DWV.

Auf der Abbildung ist ersichtlich, dass ca. 18'000 Fahrzeuge den Weg zum Autobahnanschluss Uster West suchen, während ca. 5'000 Fahrzeuge auf der Zürichstrasse in Richtung Werrikon fahren werden.

Abbildung 2:
Verkehrsströme in Uster West (2015 ohne „Uster West“)



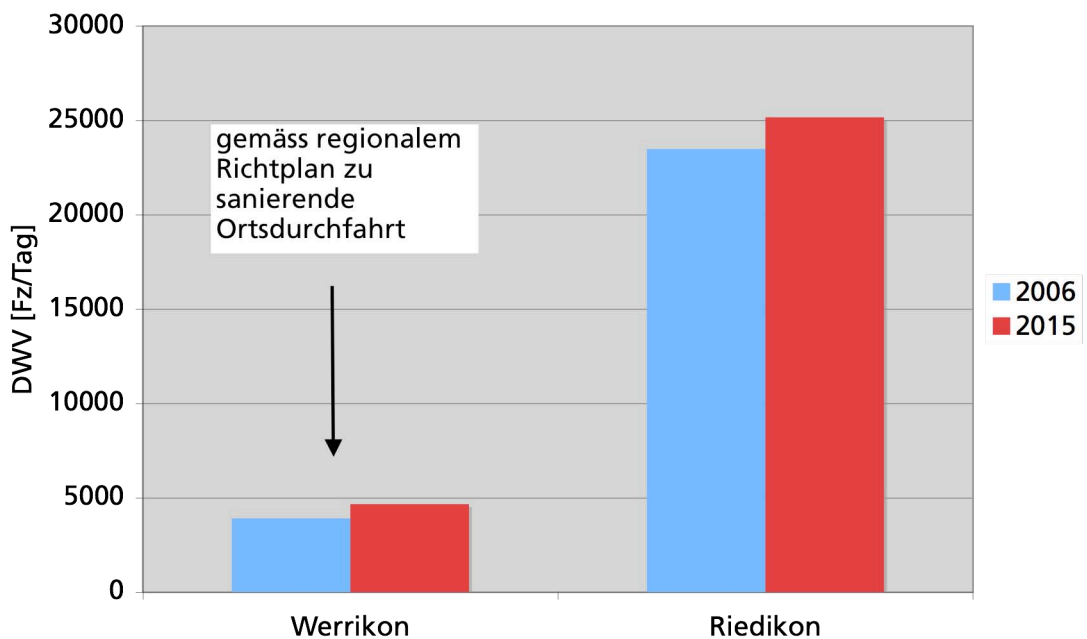
Gemäss Verkehrskonzept des Stadtrates vom 28.8.2007 verläuft die Verbindung vom Autobahnanschluss Uster West ins Stadtzentrum bzw. nach Riedikon über den Nashornkreisel. Für die Verbindungen in den Stadtkern oder in den Süden der Stadt ist also der Nashornkreisel der wichtigste Bezugspunkt für die Verkehrsplanung in Usters Westen.

4 BASIS FÜR DAS PROJEKT „USTER WEST“

4.1 Regionaler Richtplan

Als Basis für die Revision des Regionalen Richtplans 2002 wurden die Verfügbarkeit des vom Stimmvolk 1981 beschlossenen Kredites für die Sanierung des Niveauübergangs bei Werrikon einerseits und 9'000 Fahrzeuge auf der Zürichstrasse bei Werrikon andererseits angenommen (2006 waren es gemäss UVB zu „Uster West“ 5'000) [1]. Wie wichtig das Motiv, Werrikon vom Durchgangsverkehr zu entlasten, für die Anpassung des regionalen Richtplans war, zeigt der Vergleich mit der Verkehrsfrequenz in Riedikon (Abbildung 3). Die evident untergeordnete Bedeutung der Ortsdurchfahrt (und des Niveauübergangs) Werrikon ist ein starkes Indiz dafür, dass die Richtplanänderung und in der Folge das Projekt „Uster West“ in erster Linie das Ziel verfolgt, den 1981 gesprochenen Kredit für ein Vorhaben zu verwenden, das seit der Inbetriebnahme der Oberlandautobahn bis Uster Ost aufgrund veränderter Verkehrsflüsse nicht mehr nötig ist.

Abbildung 3:
Vergleich des Handlungsbedarfs zur Entlastung von Ortsdurchfahrten (Verkehrszahlen aus [5])



Die im Regionalen Richtplan beschriebene Festsetzung von „Uster West“ ist unter anderem an die positive Bilanz einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (siehe Kapitel 4.2) geknüpft [2].

4.2 Zweckmässigkeitsbeurteilung

Im Jahr 2004 liess die Baudirektion des Kantons Zürich eine Zweckmässigkeitsbeurteilung für „Uster West“ erstellen [3]. Aus dieser resultierte das vorliegende Projekt als Vorzugsvariante.

Zu diesem Resultat kam es aber infolge falscher bzw. inzwischen überholter Annahmen und methodischer Fehler.

Falsche bzw. überholte Annahme:

Die Reservezone Eschenbühl wird noch nicht zum Siedlungsgebiet gezählt (S. 5 in [3]).

Methodische Fehler:

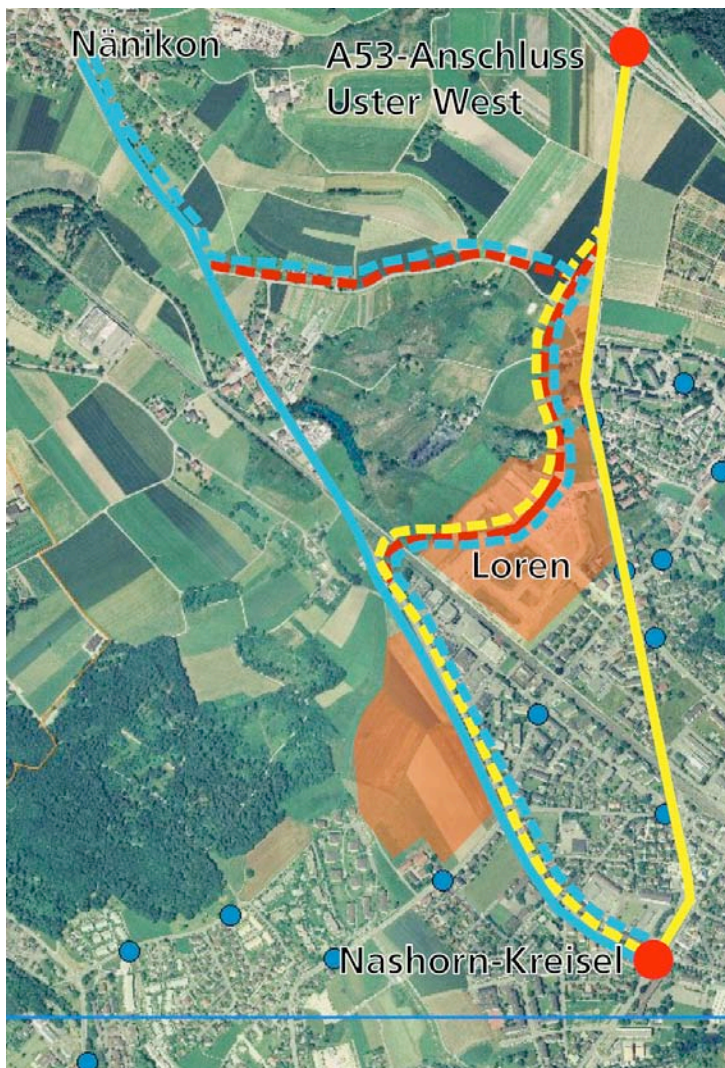
In Kapitel 1.1 werden die Elemente, die unter Vorbehalt der Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung in den Richtplan aufgenommen wurden (Aufhebung Niveauübergang Zürichstrasse, Abklassierung Winterthurerstrasse), als Rahmenbedingung für die Studie formuliert. Diese Auslegung entspricht auch Kapitel 1.8 des Technischen Berichtes zum Vorprojekt, wo es heisst, dass 10 Varianten zur Aufhebung des Niveauübergangs Werrikon untersucht wurden. Dass dann eine Lösung herauskommen muss, wie sie heute vorliegt, ist logisch. Aber es ist methodisch nicht zulässig, einen Vorbehalt des Richtplans zu entkräften, indem der Inhalt der Richtplanänderung als Rahmen für die Beurteilung der Richtplanänderung gemacht wird. Dies kommt einer Manipulation gleich.

In einem ersten Schritt der ZMB wurden die Varianten definiert und einer Vorauswahl unterzogen – unter Beizug einer Reihe von transparenten Kriterien (Tabelle des Zielsystems zwischen Seiten 8 und 9 in [3]).

- 1 Bei der Vorauswahl der Varianten wurde die Beurteilung der Projektrisiken, welche Teil des Zielsystems sind, vergessen. Erst in der Machbarkeitsbeurteilung der für die weitere Betrachtung ausgelesenen Varianten werden die umfangreichen Projektrisiken z.B. wegen der unmittelbaren Nachbarschaft zum Flachmoor von nationaler Bedeutung (Glattenriet) erörtert, welche den noch betrachteten Varianten innewohnen. Ähnliche Risiken sind z.B. für die Variante W1B (Sanierung des Bahnübergangs Winterthurerstrasse) nicht erkennbar.
- 2 Weshalb im Rahmen der Vorauswahl die Variante W1B das Gebiet Loren und die Gewerbegebiete Uster weniger gut zu erschliessen vermag als die Vorzugsvariante, ist das Geheimnis der Verfasser bzw. der Auftraggeber der Studie. Die Verhältnisse sind in den Abbildungen 4 und 5 dargestellt.
- 3 In der Beurteilung der Erhaltung direkter Wege für den Langsamverkehr wird „Uster West“ als viel vorteilhafter als z.B. eine Unterführung des Bahnübergangs Winterthurerstrasse beurteilt, obwohl für den Langsamverkehr, wie wir aus den Projektunterlagen für „Uster West“ wissen, wieder eine Barriere gebaut wird. Das Gegenteil des Resultates der Zweckmässigkeitsbeurteilung ist korrekt.

- 4 Gleiches gilt für die Entlastung der Siedlungsgebiete, wie dies anhand der Linienführungen der Vorzugsvariante und der verworfenen Variante W1B veranschaulicht werden kann (Tabelle 2).
- 5 Der Entscheid zum Ausschluss der Variante W1B erfolgte zudem unter Berücksichtigung eines Kriteriums, das nicht Bestandteil der Methode war: Es war eine Vorlage der Autopartei vom Volk abgelehnt worden.

Abbildung 4:
Verkehrsrouten in Uster West



Legende:

- Gelb Strecke Nashornkreisel – A53-Anschluss Uster West
- Blau Strecke Nashornkreisel – Nänikon
- Rot Projekt Uster West: Strassenneubau bzw. Ausbau
- Durchgezogen ohne Projekt bzw. gemäss Variante W1B
- Gestrichelt mit Projekt „Uster West“

Abbildung 5:
Vergleich relevanter Wegstrecken

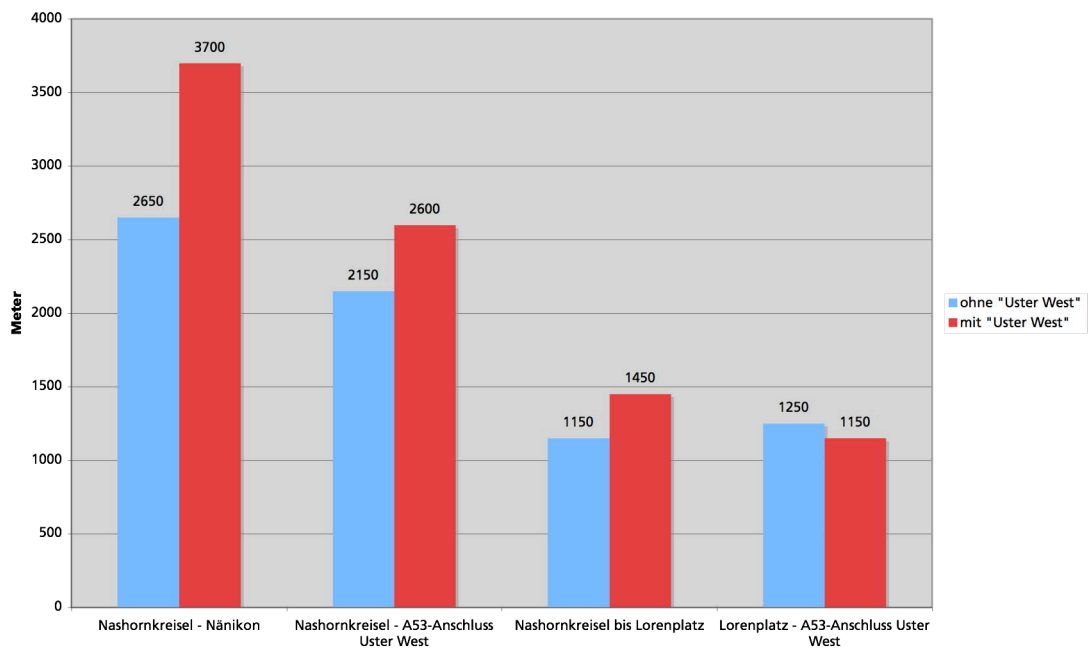


Tabelle 2:
Variantenvergleich bezüglich „Entlastung“ der Siedlungsgebiete

Strecke Nashornkreisel bis geplanter Zusammenschluss Winterthurerstrasse/„Uster West“	innerhalb Siedlungsgebiet	einseitig angrenzend an Siedlungsgebiet	Total im Siedlungsgebiet	Beurteilung ZMB
Variante W1B	1600 m	0 m	1600 m	negativ
Vorzugsvariante „Uster West“	1500 m	600 m	2100 m	positiv

4.3 Kantonaler Verkehrsrichtplan

„Uster West“ als „Umfahrung“

Die Strasse „Uster West“ wurde während der Diskussion und im Antrag der zuständigen Kantonsratskommission zur Festsetzung im Kantonalen Verkehrsrichtplan als „Umfahrung“ bezeichnet [4]. In Tat und Wahrheit verläuft die Strasse fast vollständig durch Siedlungsgebiet. Von einer „Umfahrung“ kann deshalb keine Rede sein.

Werrikerstrasse

Im erwähnten Antrag der Kantonsratskommission Planung und Bau wurde versprochen, die Werrikerstrasse nicht auszubauen und nicht mit zusätzlichem Verkehr zu belasten – wohl, um auf diese Weise eine Mehrheit zu erhalten. Der Sachverhalt dazu ist ausführlich dokumentiert:

- In der Zweckmässigkeitsbeurteilung vom Dezember 2004 wurde das nun ausgearbeitete Projekt nicht zuletzt deshalb als Vorzugsvariante gewählt, weil der Ausbau der Werrikerstrasse nicht in die Bewertung einbezogen werden musste aber trotzdem später realisiert werden kann (Kapitel 8.5 in [3]).
- Die Zunahme des DWV auf der Werrikerstrasse von 1'870 auf 5'560 Fahrzeugen pro Tag (beide Werte beziehen sich auf das Jahr 2015), die gemäss Modellberechnungen Verkehr [1] ausgewiesen werden, entsprechen den Zusicherungen („die Werrikerstrasse nicht mit zusätzlichem Verkehr zu belasten“), die zur Aufnahme dieses Objektes in den Richtplan beitrugen, in keiner Weise.

Die Projektrisiken wurden mit den Zusicherungen verdrängt, den OpponentInnen den Wind aus den Segeln genommen, um später ein Bauwerk mit erheblichen ökologischen Risiken auf einen vorhersehbaren aber nicht deklarierten Standard auszubauen.

Linienführung im Richtplan

Gemäss Karte zum Verkehrsrichtplan ist nur ein kurzes Strassenstück über die Bahnlinie neu zu erstellen. Die nördliche Hälfte des Objektes „Uster West“ erscheint als gebaut (Abbildung 6), obwohl die Linienführung seit 2002 bis heute nur geringste Anpassungen erfuhr (vgl. Anzeiger von Uster vom 29. Mai 2002). Bei dieser bereits bestehenden Anbindung an die Winterthurerstrasse kann es sich gemäss aktuellem Strassenetz nur um den Lorenweg handeln, auf dem heute schon der Ortsbus verkehrt. Das vorliegende Projekt verläuft aber ca. 600 Meter lang in 80 Metern Distanz parallel zur Winterthurerstrasse. Deshalb entspricht das Projekt nicht dem vom Kantonsrat verabschiedeten Richtplan. Zudem zeigt der Richtplanausschnitt, dass die EntscheidungsträgerInnen mit einer nicht der effektiven Planungsabsicht entsprechenden Linienführung falsch informiert wurden.

Abbildung 6:
„Uster West“ in der Karte zum Kantonalen Verkehrsrichtplan



4.4 **Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2008–2010 vom 26. September 2007**

Im Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2008–2010 vom 26. September 2007 steht, dass die „Ortsumfahrung West“ redimensioniert wurde. Auch das entspricht einerseits und in doppelter Hinsicht nicht den Tatsachen (irreführende Verwendung des Begriffs „Umfahrung“; Wie die verfügbaren Projektvarianten zeigen, kann keineswegs von einer Redimensionierung die Rede sein.) und ist andererseits dazu geeignet, das Projekt als reif, effizient und mehrheitsfähige Kompromisslösung erscheinen zu lassen.

5 **PROJEKT „USTER WEST“**

5.1 **Begründung; Ziele**

In Kapitel 2.1.2 - „Ziele und Zwecke“ - des UVB zu „Uster West“ [5] ist das Projekt in erster Priorität mit folgenden Argumenten begründet:

- **Aufhebung des SBB-Niveauübergangs an der Zürichstrasse in Werrikon gemäss Kreditbewilligung des Zürcher Stimmvolks von 1981**
- **Starke Entlastung der Winterthurerstrasse und der Ortsdurchfahrt Werrikon**

Aufhebung des SBB-Niveauübergangs an der Zürichstrasse in Werrikon gemäss Kreditbewilligung des Zürcher Stimmvolks von 1981

Der Bahnübergang Werrikon wird 2015 (ohne Projekt) gemäss [1] werktags von knapp 5'000 Fahrzeugen benutzt, während die Winterthurerstrasse in teilweiser Umgehung des Niveauübergangs von ca. 17'000 Fahrzeugen als Autobahnzubringer genutzt wird. Dieser Vergleich zeigt, dass das Projekt das falsche Ziel verfolgt. Das Zürcher Stimmvolk hat 1981 einer Sanierung dieses Bahnübergangs zugestimmt, weil damals, vor dem Bau der Oberlandautobahn im Gebiet Uster, die Zürichstrasse eine wichtige Verkehrsader war. Heute zeigen die Verkehrszahlen ein total anderes Bild und damit einen ganz anderen Handlungsbedarf.

Zudem wird durch das Projekt der Niveauübergang NICHT aufgehoben – er wird lediglich durch einen neuen Niveauübergang für den Langsamverkehr ersetzt.

Starke Entlastung der Winterthurerstrasse und der Ortsdurchfahrt Werrikon

Die Ortsdurchfahrt Werrikon ist wegen der untergeordneten Bedeutung der Zürichstrasse eher gering belastet (vgl. Kapitel 3), eine Entlastung ist nicht erforderlich und deshalb kein Ziel für ein Strassenbauprojekt. Eine für Werrikon angenehme Nebenerscheinung des Projektes wurde hier zum Ziel erklärt.

Die Winterthurerstrasse war immer vom Verkehr belastet. Sie führt den Verkehr auf direktestem Weg vom Zentrum zum Entwicklungsgebiet Loren und zum A53-Anschluss Uster West. Die geplante Strasse „Uster West“ führt zu einer Verlagerung des Verkehrs in andere

Quartiere und auf dem nördlichen Teilstück, das in einem Abstand von 80 Meter parallel zur Winterthurerstrasse verläuft durch die Randzone eines Flachmoors von nationaler Bedeutung, durch ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung, durch Kulturland und entlang des Quartiers Brandschänki. Wie die Winterthurerstrasse verläuft auch „Uster West“ fast vollständig durch das Siedlungsgebiet. Nur werden die Wegstrecken durch das vorliegende Projekt erheblich verlängert, was bedeutet, dass mehr Häuser und Personen mit mehr Lärm und mehr Abgasen belastet werden, als bei direkter Linienführung.

Starke Entlastung des Bahnübergangs Winterthurerstrasse

Dass der Bahnübergang Winterthurerstrasse stark entlastet werden kann, ist unbestritten. Aber: könnte dieser nicht mit einer Unterführung am gleichen Ort vollständig aufgehoben werden – ohne Aufhebung des untergeordneten Niveauübergangs bei Werrikon, ohne Ausbau der Werrikerstrasse, ohne Parallelstrasse zur Winterthurerstrasse und deshalb für einen Bruchteil der für „Uster West“ budgetierten Kosten?

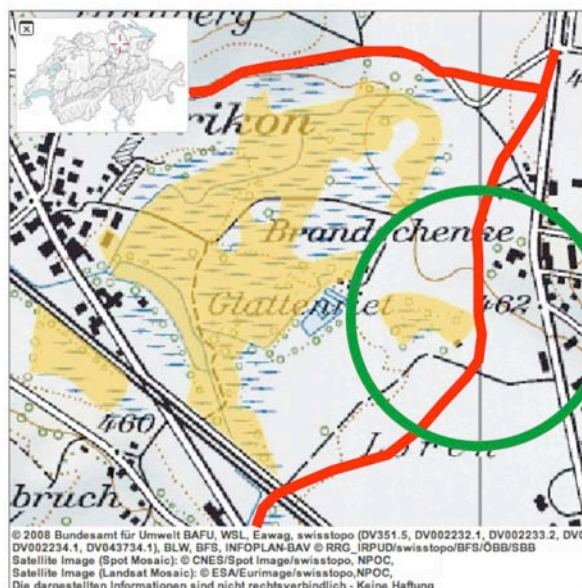
Für ein solches Vorhaben wurde Mitte Juni 2008 eine (weitere) Volksinitiative eingereicht.

5.2 Naturschutz

Im Zentrum des Projektgebietes „Uster West“ liegt das gemäss Bundesrecht geschützte Flachmoor von nationaler Bedeutung „Glattenriet“ (Abbildung 7: Objekt Nr. 2190 der Flachmoorverordnung). Nördlich davon liegt das ebenfalls bundesrechtlich geschützte „Hoperenriet“ und eine im Kantonalen Richtplan (Landschaft und Siedlung) vorgesehene wiederherzustellende Landschaftsverbinding über die Oberlandautobahn.

Abbildung 7:

Ausschnitt aus dem Bundesinventar der geschützten Flachmoorobjekte mit ungefähre Linienführung von „Uster West“ und der Werrikerstrasse



Die geplante Strassenführung kollidiert mit dem Natur- und Moorschutz aus folgenden Gründen:

- Die Strasse verläuft an der Ostecke durch den Perimeter des Objektes 2190. Das Projekt dient weder der „ungeschmälerten Erhaltung“ noch der „Förderung“ des Moor gemäss Art 4. Flachmoorverordnung.
- Die Strasse kommt auf den östlichen Zufluss (Quelle und offenes Gewässer) zu liegen und zerstört dadurch einerseits ein Gewässer und beeinträchtigt den Wasserhaushalt des Flachmoors erheblich. Solche Verluste können auch durch umfangreiche und gut gemeinte Kompensationsmassnahmen an anderen Orten des Moors nicht wettgemacht werden.
- Die Werrikerstrasse, die ausgebaut und mit Mehr- und Lastwagenverkehr belastet werden soll, verläuft am Nordrand des Objektes 2190 und schafft eine weitere Zerstückelung der Landschaft, verunmöglicht die Vernetzung zum Hoperenriet und macht die im Richtplan vorgesehene Landschaftsverbindung zur Farce.

5.3 Kosten

Die Kosten belaufen sich gemäss Kostenvoranschlag auf CHF 23 Mio.

Die Projektlänge beträgt 1.2 km, davon sind 200m bereits gebaut. Also ergibt sich eine Netto Projektlänge von ca. 1.0 km. Daraus ergibt sich ein Laufmeterpreis von 23'000 CHF/m

Zum Vergleich:

Verbreiterung N4 Andelfingen - Flurlingen: Länge 11.2 km; Kosten 151.77 Mio. CHF; Kosten pro Laufmeter 13'550.- CHF/m.

Dieser Zahlenvergleich zeigt, dass ein vergleichsweise teures Projekt vorliegt. Wie im Kapitel 3 gezeigt, werden mit diesem Projekt einerseits längere Fahrdistanzen inner- und ausserhalb des Siedlungsgebietes geschaffen und andererseits sind erhebliche Risiken mit dem Projekt verbunden. Es scheint ein unverhältnismässiges Projekt vorzuliegen, mit dem viele Steuermillionen ineffizient investiert werden.

Das Projekt verstösst gegen Artikel 122 der Kantonsverfassung, in dem der Kanton verpflichtet wird, den Finanzhaushalt nach den Grundsätzen der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit zu führen. Es sei in diesem Zusammenhang daran erinnert, dass mit dem Projekt ein neuer Bahnübergang erstellt wird (Wirtschaftlichkeit) und dass eine Unterführung zur Sanierung des Bahnübergangs Winterthurerstrasse ca. 12 Mio. CHF kosten und die echten Ziele von „Uster West“ besser erreichen würde (Sparsamkeit).

5.4 Finanzierung

Gemäss dem Antrag 4512 des Regierungsrates vom 4. Juni 2008 zur Kreditfreigabe soll das Projekt aus einem 1981 bewilligten Rahmenkredit finanziert werden. Verschiedene Aspekte der Antragsbegründung halten einer kritischen Betrachtung kaum stand.

„Uster West“ behindert den Langsamverkehr

In der Erläuterung schreibt der Antragsteller von unzumutbaren Barriere-Schliesszeiten und einem stark erhöhten Verkehrsaufkommen seit der Eröffnung des Autobahnanschlusses Uster West. Dabei unterschlägt er, dass der zu sanierende Bahnübergang bei Werrikon gerade seit der Eröffnung der Oberlandautobahn untergeordnete Bedeutung hat (Kapitel 3 und 4) und dass die Verkehrszunahme auf anderen Verkehrsachsen stattfand. Wenn gleichzeitig die neu zu erstellende Barrierenanlage für den Langsamverkehr als Verbindung zwischen den dereinst pulsierenden Quartieren Eschenbühl und Loren gepriesen wird, ist das zynisch, weil das Projekt nur auf den motorisierten Strassenverkehr ausgerichtet ist. Die 45 Minuten pro Stunde geschlossenen Barrieren sollen gemäss dieser Logik für die FussgängerInnen und VelofahrerInnen nicht unzumutbar sein. Die Benützung des Autos zum Wechsel von einem Quartier ins andere wird durch das vorgelegte Projekt gleichsam aufgezwungen!

Die Regierung strapaziert einen Entscheid der Kantonsrätlichen Finanzkommission

Wenn, wie im Antrag der Regierung dargelegt, die Finanzkommission des Kantonsrates 1999 zum Schluss kam, dass weder der Zweck des Rahmenkredites von 1981 erfüllt noch das Vorhaben aufgegeben worden sei, stimmt das teilweise: Wenn der Zweck des Rahmenkredites eng als Aufhebung eines Niveauübergangs ausgelegt wird, ohne der Tatsache Rechnung zu tragen, dass wegen der veränderten Verkehrsflüsse für eine solche Aufhebung kein Bedarf mehr existiert, dann dürfte der Neubau einer Barriere für einen Teil der VerkehrsteilnehmerInnen kaum als Aufhebung eines Niveauübergangs angesehen werden. Wenn aber die Aufhebung eines Niveauübergangs, wie üblicherweise, der Behebung oder der Vorbeugung von unzumutbaren Verhältnissen auf wichtigen Verkehrsachsen dient, dann wurde der Zweck des Rahmenkredites durch die Eröffnung der Oberlandautobahn bereits erreicht.

Mit Bestimmtheit darf aber die Auskunft der Finanzkommission von 1999 nicht als Vorentscheid für das nun vorliegende Projekt verstanden werden. Im guten Treuen musste die Kommission damals annehmen, dass der Kredit für die Sanierung des Niveauübergangs bei Werrikon – und nicht für ein 1.5 km langes Strassenbauprojekt - verwendet werde. Mit der positiven Beurteilung der Finanzkommission nahm vielmehr eine Planung ihren Anfang, bei der es darum geht, das noch verfügbare Geld ohne weitere Mitsprachemöglichkeiten der Bevölkerung für ein Projekt zu verwenden, das andere Ziele als die Sanierung des Bahnübergangs Werrikon verfolgt, dessen Aufhebung aber pro forma beinhaltet. So resultierte das Projekt „Uster West“, das im Wesentlichen eine Überführung der Bahnlinie zur Verkehrsverlagerung von der Winterthurer- auf die Zürichstrasse vorsieht. Dieser Hauptzweck wäre mit einer Beschränkung auf die geplante Überführung und ohne Risiken für das Flachmoor von nationaler Bedeutung für 14 Millionen CHF realisierbar. Die restlichen 9

Millionen werden aufgewendet, um das Projekt als Sanierung des Bahnübergangs Werrikon aussehen zu lassen – mit dem Ziel, die Freigabe des Kredites von 1981 durch den Kantonsrat zu erwirken.

Das Projekt „Uster West“ zielt auf die Lösung innerstädtischer Verkehrsprobleme, die in der Vorlage von 1981 explizit ausgeschlossen wurden.

Die Abstimmungsvorlage von 1981 differenziert klar zwischen den Abschnitten Dübendorf bis Werrikon und den innerstädtischen Verhältnissen in Uster. Letztere würden „zu einem späteren Zeitpunkt gesondert behandelt“ (Abstimmungsunterlagen von 1981, Seite 5). Die heute geplante Umleitung des Verkehrs von der Winterthurerstrasse zum Bahnübergang Werrikon stellt eine Entschärfung dieser innerstädtischen Bahnübergänge dar und kann deshalb nicht wie beantragt finanziert werden. Die (partielle) Aufhebung des Bahnübergangs Werrikon dient lediglich der Wahrung des Scheins einer Erfüllung der damals beschlossenen Sanierung und verursacht mit den richtplanwidrigen Elementen Ausbau der Werrikerstrasse und Parallelführung Winterthurerstrasse erhebliche ökologische Risiken, die mit den vorgesehenen Naturschutzmassnahmen lediglich teilkompensiert werden. Die beabsichtigte und im Kantonalen Verkehrsrichtplan festgesetzte Umlenkung des Verkehrs über den neuen Viadukt, wäre für 14 Millionen Franken zu haben. Die übrigen Kosten gehen grösstenteils zu Lasten der sachlich unnötigen, ökologisch problematischen und demokratisch fragwürdigen „Sanierung“ des Bahnübergangs.

6 AUSBLICK

In seiner Pressemitteilung vom 19. Juni 2008 im Anzeiger von Uster schreibt der Stadtrat, dass südlich der Bahnlinie eine „unvorteilhafte Entwicklung“ stattfindet und dass der Kanton mit einer Zweckmässigkeitsbeurteilung eine Lösung finden solle.

Aus den Verkehrsprognosen im UVB für „Uster West“ geht hervor, dass diese „unvorteilhafte Entwicklung“ zu einem grossen Teil von „Uster West“ verursacht wird. Ferner wird aus der Pressemitteilung deutlich, dass sowohl die Querung der Bahnlinie (z.B. mit „Uster West“) als auch die Weiterführung des Verkehrs in den Raum Riedikon zusammenhängen. Deshalb ist zu überlegen, ob der Kanton tatsächlich, wie jetzt projektiert, mit einer Teillösung neue Probleme schaffen will, die später im Sinn einer neuen Zweckmässigkeitsbeurteilung gelöst werden sollen. Gäbe nicht ein Marschhalt Sinn, um in einem partizipativen Verfahren, das den in Uster erprobten, „goldenen Regeln“ von Ex-Stadtpräsident Thalman [6] entsprechen würde, das ganze Nord-Süd-Verkehrssystem einer Zweckmässigkeitsbeurteilung zu unterziehen, auf deren Basis dann ein gezielter Einsatz finanzieller Ressourcen geleistet werden kann?

7 FAZIT

Auf Antrag des Regierungsrates sollen 23 Mio. Steuergelder aus einem vor 27 Jahren auf Seite 67 der Abstimmungsunterlagen als „dringlich“ bezeichneten Rahmenkredit zur Sanierung von Niveauübergängen ausgegeben werden für:

- ein unnötiges, 1.5 km langes Strassenbauprojekt, das jenen Bahnübergang saniert, der von untergeordneter Bedeutung ist und die Barriere nicht aufhebt sondern durch eine neue ersetzt.
- 23'000 CHF / Laufmeter, wogegen andernorts der Laufmeter „nur“ 13'000.- CHF kostet
- eine Verkehrsverlagerung innerhalb des Siedlungsgebietes, ohne vorausschauende Lösung der durch das Projekt verstärkten Verkehrsprobleme südlich der Bahnlinie
- für beträchtliche Umwegfahrten innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes, die (bei gleichem Verkehrsaufkommen) mehr Lärm und Abgase verursachen
- eine Förderung des innerstädtischen motorisierten Individualverkehrs
- für Bauten, die vor gut einem Jahr im Rahmen der Richtplanfestsetzung explizit ausgeschlossen worden sind
- eine Bedrohung und Verinselung eines Flachmoors von nationaler Bedeutung.

Das Projekt ist ineffizient und überzogen, und es existieren billigere und umweltfreundlichere Varianten, um die formulierten, berechtigten verkehrstechnischen Ziele zu erreichen. Diese Alternativen wurden aber wegen methodischer Fehler nicht weiter betrachtet!

Die Entscheide im Kantonsrat wurden auf der Basis von Grundlagen getroffen, die mit entscheidenden Fehlern behaftet sind.

Wir rufen die Kantonsräte und Kantonsrätinnen auf, den vom Regierungsrat beantragten Kredit von 23 Millionen NICHT für dieses Projekt freizugeben, um damit einer sinnvollerem und sorgfältiger evaluierten Variante mit geringeren Projektrisiken eine Chance zu geben.

Die Gemeinderäte und GemeinderätInnen von Uster rufen wir auf, die vom Stadtrat in Aussicht gestellte Zusicherung zur Kostenbeteiligung abzulehnen, um dem Kantonsrat und der Regierung zu signalisieren, dass das vorliegende Projekt „Uster West“ für Uster inakzeptabel und unausgereift ist und auf eine Weise zustande kam, die mit einem ehrlichen Demokratieverständnis nicht zu vereinbaren ist.

Uster, 31. Juli 2008

Verein Lebensqualität Uster West

8 ZITIERTE QUELLEN

- [1] Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich: Vorprojekt Uster West, Modellberechnungen Verkehr, 23.2.2008
- [2] Planungsgruppe Zürcher Oberland: Teilrevision des regionalen Richtplans; Vorlage an die Delegiertenversammlung (Stand September 2002).

- [3] Baudirektion des Kantons Zürich; Zweckmässigkeitsbeurteilung Uster; Uster West und Neue Greifenseestrasse, Synthesebericht; 20.12.2004
- [4] Kanton Zürich: Kantonaler Verkehrsrichtplan, Teilrevision; Richtplan – Text: Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 2. Nov. 2006
- [5] Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich: Vorprojekt Uster West, Umweltverträglichkeitsprüfung Hauptuntersuchung, 23.2.2008
- [6] Hans Thalmann: Uster zum Beispiel; Neue Wege politischer Führung; Haupt Verlag 1999