

An die Mitglieder des Gemeinderates

Interpellation der Ratsmitglieder Balthasar Thalmann und Marc Meyer vom 29. August 2006 betreffend Strassenbauvorhaben in Uster

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 29. August 2006 reichten die Ratsmitglieder Balthasar Thalmann und Marc Meyer beim Präsidenten des Gemeinderates eine Interpellation betreffend Strassenbauvorhaben in Uster ein. Der Gemeinderat überwies die Interpellation am 25. September 2006 nach deren Begründung an den Stadtrat.

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

«In den letzten Jahren wurden verschiedene Planungen und Projekte mit Auswirkungen auf das Ustermer Strassennetz vorangetrieben: der Regierungsrat hat den revidierten kantonalen Verkehrsrichtplan an den Kantonsrat zur Festsetzung überwiesen, verkehrlich flankierende Massnahmen zur geplanten Oberlandautobahn wurden untersucht, im Rahmen der regierungsrätlichen Radwegplanung wurde grosser Handlungsbedarf in Uster festgestellt und nicht zuletzt soll die Strasse „Uster West“ 2010 dem Verkehr übergeben werden.

Das Ausführungsprojekt zur Oberlandautobahn liegt vor; die Ergebnisse aus den Projektierungsarbeiten und Modellrechnungen sind jedoch enttäuschend. Mit dem Vorhaben können die Ortszentren nicht entlastet werden. Auf der Florastrasse in Uster beispielsweise wäre mit einer Verkehrszunahme von rund 20 % zu rechnen. Zu befürchten wäre auch eine erhebliche Verschlechterung in Wermatswil, da gemäss Netzstrategie der Verkehr von Hinwil via Uster-Nord nach Pfäffikon gelenkt werden soll. Das aufgelegte Ausführungsprojekt sieht für Uster als verkehrlich flankierende Massnahme den Bau einer Unterführung Aathalstrasse vor mit der Folge, dass der Verkehr vom Anschluss Uster-Ost ungehindert ins ohnehin schon stark belastete Stadtzentrum fließen könnte.

Ebenso offen ist die Frage, ob sich mit der Moosackerstrasse neue städtebauliche Chancen eröffnen würden. Ihr wurde im Rahmen der Überprüfung der Umfahrungsstrassen durch den Kanton ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis zugesprochen. Mit diesem Vorhaben soll der Verkehr auf der Talackerstrasse gar um rund die Hälfte reduziert werden können. Deshalb sollen gemäss der regierungsrätlichen Vorlage zum Verkehrsrichtplan die Riediker-, Talacker-, Zentral- und Zürichstrasse abklassiert werden.

Im Rahmen der Radwegplanung hat der Regierungsrat bereits vor zwei Jahren den nötigen Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf der Brunnenstrasse hohe Priorität eingeräumt. Er beantragte im Verkehrsrichtplan zudem, die Brunnen- und Pfäffikerstrasse nicht mehr als Hauptverkehrsstrasse zu klassieren.

In diesem Zusammenhang fragen wir den Stadtrat an:

1. Mit welchen Verkehrsbelastungen wäre mit der Realisierung der Moosackerstrasse und der Oberlandautobahn bzw. mit dem Verzicht auf eines oder beide Vorhaben auf den grösseren Ustermer Kantons- und Gemeindestrassen zu rechnen?
2. Wie beurteilt der Stadtrat die verkehrlich flankierenden Massnahmen gemäss dem aufgelegten Ausführungsprojekt zur Oberlandautobahn und gesamthaft die zu erwartenden Auswirkungen auf

die Stadt Uster? Hält er eine neue Unterführung beim Bahnübergang Aathalstrasse für zweckmässig?

3. Wie bringt der Stadtrat die Ustermer Anliegen in die derzeit laufende weitere Beurteilung der flankierenden Massnahmen zur Oberlandautobahn ein?
4. Welche Bedeutung räumt der Stadtrat in seiner Verkehrspolitik der Realisierung der Moosackerstrasse ein? Welche städtebaulichen Optionen wären durch die Abklassierung der Riediker-/Talacker-/Zentralstrasse und der Zürichstrasse voranzutreiben?
5. Inwieweit ist aus Sicht des Stadtrats die geplante Abklassierung der Riediker-/Talacker-/Zentralstrasse vereinbar mit deren Klassierung als Zubringer zur vorgesehenen Oberlandautobahn?
6. Gedenkt der Stadtrat bereits bei der vorgesehenen Sanierung der Zentral- und Talackerstrasse im Jahr 2007 die für eine (wirksame) Abklassierung nötigen Massnahmen umzusetzen? Wie hoch sind diese Kosten und wer müsste sie tragen?
7. Wie beurteilt der Stadtrat die vorgesehene Abklassierung der Brunnenstrasse und der vom Kanton in Aussicht gestellte Kredit für die Verbesserung der Sicherheit? Wären nach Ansicht des Stadtrates auch gestalterische Aufwendungsmassnahmen nötig?
8. Wie sieht der Zeitplan für die Realisierung der Umgestaltung der Brunnenstrasse aus?

Besten Dank für die Beantwortung.»

Der Stadtrat nimmt wie folgt zur Interpellation Stellung:

Oberlandautobahn

Im April 2006 nahm der Bundesrat die Oberlandautobahn ins Grundnetz des Sachplanes Verkehr auf. Über die definitive Aufnahme der Autobahn ins erweiterte Nationalstrassennetz entscheidet 2007/2008 das Parlament. Bei einer positiven Entscheidung übernimmt der Bund die Finanzierung, den Bau und den Unterhalt der Oberlandautobahn. Damit die Lückenschliessung bei optimalem Verlauf im Jahr 2014 in Betrieb genommen werden kann, bewilligte der Kantonsrat im Mai 2003 einen Kredit von 9 Millionen Franken, damit das Ausführungsprojekt dennoch vorangetrieben werden kann.

Dieses lag im Dezember 2005 gemäss Strassengesetz § 16 öffentlich auf. Gegen das Projekt und den Umweltverträglichkeitsbericht konnten Einsprachen erhoben werden. Auch der Stadtrat nutzte die Gelegenheit. Der Bau der Autobahn ist aus der Sicht des Stadtrates unbestritten. Ein wichtiger Teilaspekt waren für den Stadtrat aber die flankierenden Massnahmen. Bereits im Rahmen der öffentlichen Auflage gemäss Strassengesetz § 12 vom Juni 2001 forderte der Stadtrat ergänzende Studien. Für die Stadt Uster stellt sich nämlich die Frage, wie sich der Nord-Süd-Verkehr nach der Eröffnung der durchgehend geführten Oberlandautobahn auswirkt. Auf Wunsch der Stadt Uster simulierte der Kanton auf der Grundlage des im Jahr 2005 aktualisierten Verkehrsmodells des Kantons Zürich entsprechende Verkehrsumlagerungen. Als Prognosehorizont wurde die Verkehrsnachfrage im Jahr 2025 angenommen. Resultate für Uster zeigen, dass insbesondere die Florastrasse und die Pfäffikerstrasse durch Wermatswil durch den Bau der K53 eine verkehrliche Mehrbelastung erfahren. Im Bericht «Netzstrategie und verkehrliche flankierende Massnahmen» werden die Resultate, sofern baulich flankierende Massnahmen in der Talacker-, Zentral- und Florastrasse realisiert, die Bahnunterführung Aathal erstellt und die Moosackerstrasse gebaut sind, wie folgt interpretiert:

1. «Leichte Verkehrszunahmen auf der Florastrasse lassen es als begründet erscheinen, zur möglichst direkten und konfliktfreien Verkehrsführung zum Anschluss Uster-Ost der K53.3 Verkehrlich flankierende Massnahmen (VfM) auf der Talackerstrasse und Florastrasse in Form baulicher Anpassungen vorzusehen.
2. Der Bau der Bahnunterführung bewirkt eine direkte Führung des Verkehrs zum Anschluss Uster-Ost und damit eine Entlastung der Bahnhofstrasse, Pfäffikerstrasse und Wermatswi-

lerstrasse sowie des Anschlusses Uster-Nord. Die Bahnunterführung ist zudem eine geeignete Massnahme, um bei den in Zukunft häufiger zu erwartenden längeren Schrankenschliesszeiten verkehrstechnischen Problemen durch verlängerte Rückstaus zu begegnen. Die Unterführung wird daher als VfM zur K53.3 vorgeschlagen.

3. Der Bau der Moosackerstrasse führt zu einer praktisch vollständigen internen Verlagerung des Verkehrs von der Talackerstrasse zur Moosackerstrasse. Sie trägt jedoch nicht dazu bei, grossräumige Entlastungen zu bewirken oder den Verkehr anders auf die K53 zu lenken. Die Massnahme hat daher rein innerörtlichen Charakter und ist als VfM im Zusammenhang mit der K53.3 nicht gerechtfertigt.»

In der Folge kommt die Baudirektion des Kantons Zürich zur Auffassung, dass auf dem Stadtgebiet Uster verkehrlich flankierende Massnahmen an der Talacker- und Florastrasse mit baulichen Anpassungen im Betrag von 0,8 Millionen Franken sowie die Bahnunterführung Aatal mit Kosten von 15 Millionen Franken zu tätigen sind. Dabei wird davon ausgegangen, dass die zusätzlichen Aufwendungen für Fussgänger und Velo Fahrende im Betrag von ca. 5 Millionen Franken Aufgabe der Stadt Uster sei.

Die Resultate dieser Untersuchung können im Internet www.oberlandautobahn.ch, Projekt, Begleitmassnahmen, Uster, eingesehen werden.

Was nun die geplante Unterführung beim Bahnübergang Aathalstrasse betrifft, sind verschiedene verkehrspolitische Überlegungen möglich. Auf der einen Seite wird die heute bestehende Barriereanlage als Pförtner empfunden, welcher insbesondere den Ost-West-Verkehr durch unsere Stadt reguliert. Auf der anderen Seite hat Uster als drittgrösste Stadt im Kanton Zürich auch sehr viel Ziel- und Quellverkehr. Eine Bahnunterführung würde somit die Erreichbarkeit des Zentrums von Uster für den Individualverkehr verbessern. Im Gegenzug hat dies nun zur Folge, dass auch ein Teil des Durchgangsverkehrs den Anschluss Oberuster, wie im Verkehrsmodell nachgewiesen, über die Florastrasse suchen wird. Vor- und Nachteile können sich also aufheben. In Anbetracht dessen, dass diesem Teilabschnitt auch noch ein Ausbau der S-Bahn auf Doppelspur folgen soll, hat sich der Stadtrat für das Unterführungsbauwerk ausgesprochen. Nachdem der Kanton von der Verkehrskreiselanlage im Einmündungsbereich zur Autobahn abgesehen hat und diese Kreuzung als Verkehrsknoten ausgestalten will, könnte bei Bedarfsfall die Pförtnerfunktion in Zukunft auch durch eine Lichtsignalanlage wahrgenommen werden. Die K53.3 soll für das Zürcher Oberland mehrere Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten. Auf den bestehenden Strassenabschnitten sind Belastungsänderungen nachgewiesen, wobei sich diese für Pfäffikon, Wetzikon, Grüt, Gossau und Uster unterschiedlich auswirken. Aus regionaler Sicht betrachtet bringt die Oberlandautobahn einige Vorteile.

Moosackerstrasse

Der neue kantonale Verkehrsrichtplan liegt beim Kantonsrat zur Festsetzung. Er enthält die Oberlandautobahn als kantonale West-Ost-Verbindung und die Strasse Uster-West, Zürichstrasse, Wilstrasse, geplante Moosackerstrasse, Riedikerstrasse als kantonale festgelegte Nord-Süd-Achse. Das Bauprojekt für die Strasse Uster West ist in Bearbeitung; nach den Vorstellungen von Stadt und Kanton soll dieser Abschnitt im Jahr 2010 dem Verkehr übergeben werden. Dadurch wird die Winterthurerstrasse entlastet und der Verkehr über diese neue stadtverträgliche Strasse durch die Loren auf die Zürichstrasse geleitet. Der Grossteil dieses Verkehrs hat unsere Stadt zum Ziel. Nur ca. 15 % des Verkehrs kann als so genannter Durchgangsverkehr bezeichnet werden. Dazu bieten sich heute die Sonnenbergstrasse und die Fahrt durch das Zentrum über die Talackerstrasse Richtung Riedikon an. Als Mittelweg zeigt der kantonale Verkehrsrichtplan die Verbindung über die Wilstrasse und die noch zu bauende Moosackerstrasse auf. Diese Linienführung hat den Vorteil, dass ab Nashorn-Kreisel auch die sehr stark frequentierte Achse Pfäffikerstrasse, Oberlandstrasse, Unterführung Dammstrasse Richtung Moosackerstrasse angebunden werden kann.

Bezüglich Stadtverträglichkeit bietet diese Linienführung einige Vorteile:

Die neuen Stadtentwicklungsschwerpunkte Eschenbüel, Zentrum Zeughaus und FUAG-Areal können direkt an diese kantonale Strasse angebunden werden. Zusammen mit der Umwidmung der Reservezone Moosacker kann eine stadtverträgliche Strasse gestaltet werden. Im Gegenzug müssten an der Sonnenberg-, Talacker- und Zentralstrasse flankierende Massnahmen nachgewiesen und die Kapazität des Nashorn-Kreisels evt. erhöht werden. Der Realisierungszeitpunkt indes steht für den Stadtrat noch in weiter Ferne.

Der Strassenzug über die Moosackerstrasse ist der einzige noch freie Korridor für eine Verbesserung des Nord-Süd-Verkehrs auf Stadtgebiet; eine Option, die gewahrt werden muss. Was die verkehrlichen Auswirkungen betrifft, so spielen die erwähnten flankierenden Massnahmen eine entscheidende Rolle. Mit der Moosackerstrasse könnte es zu Verkehrsentlastungen auf der Achse Sonnenbergstrasse–Seefeldstrasse und Talackerstrasse–Zentralstrasse–Zürichstrasse kommen. Eine Verkehrszunahme wäre auf der Zürichstrasse zwischen Sonnenberg- und Wilstrasse, auf der Riedikerstrasse zwischen Moosacker- und Seefeldstrasse und natürlich auf der Wilstrasse (Verdoppelung) zu erwarten.

Brunnenstrasse

Aufgrund des neuen kantonalen Verkehrsplanes kommt der Teilabschnitt der Bahnhof-/Brunnenstrasse (ab Zürichstrasse bis Oberlandstrasse) in die Aufgabenkompetenz der Stadt Uster. Einzig der in der kantonalen Radwegstrategie 2005 bezeichnete Radweg führt noch auf diesem Teilabschnitt (Abschnitt SBB-Übergang bis Feldhofstrasse). Er basiert auf Rang 12 von total 139 Rängen. Studien haben gezeigt, dass aufgrund des äusserst knappen Raumbedarfs eine befriedigende Lösung nur mittels Mischverkehr erreicht werden kann. In der Praxis würde dies bedeuten, dass das fussgängerfreundliche Zentrum auf diesen Strassenabschnitt ausgedehnt würde. Dabei steht die Ausweitung der Tempo-30-Zone oder die Ausgestaltung einer Begegnungszone im Vordergrund.

Zu Frage 1:

Der Kanton hat im Rahmen der Verkehrlich flankierenden Massnahmen entsprechende Berechnungen in Auftrag gegeben und bezüglich der Talacker-, Flora-, Wermatswiler- und Pfäffikerstrasse Aussagen gemacht. Es wird unterschieden zwischen der Verkehrsbelastung im Jahr 2003 und dem Prognosezustand im Jahr 2025 ohne Autobahn, mit Autobahn sowie mit Autobahn mit Verkehrlich flankierenden Massnahmen. Unter www.oberlandautobahn.ch, Projekt, Begleitmassnahmen, Uster, können sie im Internet eingesehen werden.

Zu Frage 2:

Durch den Bau der Bahnunterführung an der Aathalstrasse ist mit einer leichten Mehrbelastung auf der Flora- und auf der Pfäffikerstrasse zu rechnen. Die vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen auf der Talacker- und Florastrasse im Betrag von 800'000 Franken erachtet der Stadtrat als ungenügend. Aus diesem Grund unterbreitete er dem Kanton für die Zentral-, Talacker- und Riedikerstrasse ein Gestaltungskonzept mit kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen. Die langfristigen Massnahmen stehen im Zusammenhang mit einer allfälligen Realisierung der Moosackerstrasse. Die kurzfristigen Massnahmen will der Kanton 2007 im Rahmen der Sanierungsarbeiten realisieren. Bei der Querung der SBB-Linie Oberuster spricht sich der Stadtrat für das vom Kanton vorgeschlagene Unterführungsbauwerk aus. Bei der Güterabwägung obsiegte das Argument der optimalen Erreichbarkeit unseres Zentrums für Bevölkerung und Gewerbe.

Zu Frage 3:

Der Stadtrat hat die Baudirektion mit Beschluss vom November 2005 aufgefordert, die Stadt Uster im Planungsprozess der flankierenden Massnahmen einzubeziehen.

Zu Frage 4:

Die Moosackerstrasse ist für den Stadtrat eine langfristige Option, deren Planung und Realisierung im Zusammenhang mit der Umwidmung der heute bestehenden Reservezone Moos erfolgen muss. Mit einem Gestaltungsplan kann dabei auf die neu zu gestaltende integrierte stadtverträgliche Strasse Einfluss genommen werden. Dabei müssen verkehrlich flankierende Massnahmen Zug um Zug wahrgenommen werden.

Zu Frage 5:

Als Zubringer zur Autobahn möchte der Stadtrat die Riediker-, Talacker- und Zentralstrasse nicht verstanden haben. Mit der Umgestaltung der Zürichstrasse haben der Kanton und die Stadt bewiesen, dass der öffentliche Verkehrsraum stadtverträglich gestaltet und dadurch auf das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmenden eingewirkt werden kann.

Zu Frage 6:

Auf die Gestaltung der Zentral-/Talackerstrasse hat der Stadtrat wie bereits erwähnt mit einem durch die Stadt Uster in Auftrag gegebenen Gestaltungskonzept Einfluss genommen. Im Rahmen der Sanierung sollen 2007 die kurzfristigen Massnahmen realisiert werden. Ein Kostenteiler liegt noch nicht vor.

Zu Frage 7:

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse eine befriedigende Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden nur mittels Geschwindigkeitssenkung, sprich Tempo 30 oder Begegnungszone, unter Einbezug des kantonalen Beitrages für den Radweg ermöglicht werden kann.

Zu Frage 8:

In der Investitionsrechnung ist die Umgestaltung der Brunnenstrasse im Abschnitt Oberlandstrasse–Bahnübergang im Jahr 2007 vorgesehen.

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, vom Bericht Kenntnis zu nehmen.

STADTRAT USTER

Der Stadtpräsident:
Martin Bornhauser

Der Stadtschreiber:
Hansjörg Baumberger