

An die Mitglieder des Gemeinderates

**Anfrage Nr. 557 des Ratsmitgliedes Simone Michel
betreffend Nachfolgeprojekt zum Strassenprojekt
«Uster West», Teilbereiche Ackerstrasse, Sonnenberg-
strasse, Werriker-/Tumiger-/Böschstrasse, Zürich-
strasse**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 27. Mai 2008 reichte Ratsmitglied Simone Michel beim Präsidenten des Gemeinderates eine Anfrage betreffend «Nachfolgeprojekt zum Strassenprojekt "Uster West", Teilbereiche Ackerstrasse, Sonnenbergstrasse, Werriker-/Tumiger-/Böschstrasse, Zürichstrasse» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

«Gemäss dem in den Akten aufgelegten Verkehrsmodell des Büros Jenni+Gottardi (Zürich) sind für vor und nach Eröffnung der Strasse Uster West für oben erwähnte städtische Strassen folgende Verkehrszahlen zu entnehmen:

Motorfahrzeuge pro Tag und Richtung (durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV)							
Ackerstrasse	Abschnitt	2006	%	2015	Prozent	2025	Prozent
	Winterthurerstrasse bis Weststrasse	1'250/1'350	100	3'370/3'240	270/240	3'500/3'550	280/263
	Weststrasse bis Gschwaderstrasse	970/950	100	3'180/2'910	379/306	3'280/3'200	338/337
	Gschwaderstrasse bis Wendeplatz	Keine Angaben		3'000/2'660		2'970/2'830	
Sonnenbergstrasse	Abschnitt	2006	%	2015	Prozent	2025	Prozent
	Zürichstrasse bis Krämerackerstrasse	3'380/3'550	100	4'260/4'570	126/129	4'520/4'830	134/136
	Krämerackerstrasse bis Wildsbergstrasse	2'420/2'470	100	3'200/3'400	132/133	3'390/3'580	140/145
	Wildsbergstrasse bis Pfannenstielstrasse	2'400/2'630	100	3'140/3'500	131/133	2'970/3'330	124/125
	Pfannenstielstrasse bis Seestrasse	2'820/3'160	100	3'490/3'990	124/126	3'340/3'830	118/121
Werriker-/Tumiger-/Böschstrasse	Abschnitt	2006	%	2015	Prozent	2025	Prozent
	Werrikerstrasse	970 / 900	100	3'050/2'510	314/278	3'710/3'260	382/362
	Niveauübergang Böschstrasse (Werrikon)	100 / 80	100	770 / 600	770/750	1'330 / 1'140	1'330/1'425
	Tumigerstrasse	1'740/1'470	100	2'570/2'350	147/160	2'540 / 2'520	145/171
Zürichstrasse	Abschnitt	2006	%	2015	Prozent	2025	Prozent
	Uster West bis Sonnenberg-/Gschwaderstrasse	4'100/3'520	100	9'310/9'540	223/271	9'320/9'500	228/270
	Sonnenbergstrasse bis Berchtold-/Wilstrasse	4'400/4'030	100	8'070/8'220	184/204	8'140/8'290	185/205
	Berchtold-/Wilstrasse bis Seestrasse	9'500/8'540	100	9'750/8'630	103/101	9'960/8'750	105/103
	Seestrasse bis Zentralstrasse	8'550/9'080	100	8'380/8'630	98/ 95	8'750/8'600	102/95

Im technischen Bericht der kantonalen Volkswirtschaftsdirektion, Verkehr und Infrastruktur Strasse steht zum Vorprojekt Uster West vom 29. Mai 2007 auf Seite 3, dass „Sie (die Strasse Uster West) stellt eine leistungsfähige Anbindung an die Oberlandautobahn sicher *und entlastet weite Teile des Zentrums von Uster vom Durchgangsverkehr*“.

Um das Verkehrsmodell und den technischen Bericht zusammenzubringen, drängen sich folgende Fragen auf:

1. Wo stellt der Stadtrat – wenn er die Verkehrsmodellrechnungen des Büros Jenni + Gottardi (Zürich) zu Hilfe nimmt – eine Entlastung „weiter Teile des Zentrums von Uster“ fest? Wo befinden sich diese „weiten Teile“?
2. Zunahme des Verkehrs

Auf allen oben angeführten Gemeindestrassen wird in den kommenden Jahren mit massiver Verkehrszunahme (am deutlichsten wird das die Wohngebiete in der Ackerstrasse mit bis zu rund 380 % (!) des heutigen Verkehrsaufkommens betreffen) zu rechnen sein.

Wie wird der SR diese Tatsache der betroffenen Bevölkerung glaubhaft schmackhaft machen?

3. Anzahl Wohnungen, welche von der Verkehrszunahme betroffen sind

Welche Anzahl Wohnungen wird in Uster von der Mehrbelastung betroffen sein? D.h. auch, wie viele Betroffene wohnen direkt an der Ackerstrasse von der Winterthurerstrasse bis zur Industriezone Ackerstrasse, entlang der Winterthurerstrasse von der Haberweidstrasse bis zum Nashornkreisel, an der Sonnenbergstrasse zwischen Zürichstrasse und Seestrasse, vom Eschenbühl bis zur Gschwaderstrasse, Sonnenbergstrasse?

4. Wie und wo erfolgt eine Entlastung?

Gemäss den Berechnungen der Verkehrsingenieure wird auf der Sonnenbergstrasse ohne bauliche Massnahmen kein grösserer Mehrverkehr prognostiziert („nur“ 20-40 Prozent).

Auf welche Grundlagen beruft sich das Verkehrsmodell? Geht der SR davon aus, dass die Auto-lenkerInnen von der Autobahnausfahrt Uster West nach Riedikon / Mönchaltorf anstatt über Zürich- Gschwader- Sonnenberg- Seefeldstrasse auf der Route Nashornkreisel-Seestrassenkreisel-Nüsslikreisel unterwegs sind?

Wie stellt der SR sicher, dass auf der Sonnenbergstrasse tatsächlich kein Mehrverkehr entsteht?

Zu den einzelnen Strassenabschnitten

1. Wie stellt sich der SR die Anlieferung zu den Betrieben in der Industriezone Ackerstrasse mit dem bis zu 380-prozentigen Verkehr (im Vergleich zu heute) vor?
2. In der Auflage lag kein Verkehrssicherheits-Gutachten für die Werriker-/Tumiger-/Böschstrasse bei: Wie gewährleistet der SR resp. der Kanton die Sicherheit von FussgängerInnen und Rad Fahrenden auf den nach der Eröffnung von „Uster West“ stark befahrenen, oben erwähnten Strassen? Ist der SR derselben Meinung wie der Kanton, dass für die 3 besagten Strassen auch nach der Eröffnung von „Uster West“ kein Ausbau nötig sei?»

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Allgemeines:

Es gibt Zuständigkeiten bei der Stadt und es gibt solche, die liegen beim Kanton. Bei der Strasse Uster West handelt es sich um ein kantonales Strassenprojekt. Sie wird durch den Kanton geplant, gebaut und auch finanziert. Anfragen betreffend Gegenstände, welche im Entscheidungsbereich des Kantons liegen, müssen beim Kanton eingebracht werden. Die Realisierung der Strasse Uster West hat für den Stadtrat und für die Stadtentwicklung von Uster grösste Bedeutung. Im Sinne der Verwaltungsökonomie ist der Stadtrat gerne bereit, im Rahmen seiner Möglichkeiten auf die im Zuständigkeitsbereich des Kantons liegenden Fragen einzutreten.

Für den Planfall «Lorenstrasse» wurden Verkehrsmodellberechnungen durch ein spezialisiertes Büro durchgeführt mit dem Ziel, die Differenz der heutigen Belastung des Strassennetzes den Prognosezuständen für die Jahre 2015 und 2025 gegenüberzustellen. Die Grüne Partei hat nun in ihrer Anfrage für ausgewählte Strassenabschnitte die durchschnittlichen Werktagsverkehrszahlen aufgelistet. Ausgangslage ist der Erhebungsbestand im Jahr 2006. Dem wurde der prognostizierte Zustand des Jahres 2015 gegenübergestellt unter der Voraussetzung, dass dann die Strasse Uster West gebaut ist. Als dritte Vergleichsgrösse wurde der Zustand im Jahr 2025 aufgeführt. Dabei wurde davon ausgegangen, dass die Zürcher-Oberland-Autobahn fertig erstellt sei. Diese Zusammenstellung zeigt also, wie sich

der Verkehr in der Stadt Uster unter Berücksichtigung der Fertigstellung der Oberlandautobahn und anderer wichtiger Infrastrukturanlagen im Grossraum Zürich auswirkt. Diese Zahlen nun in einen direkten Zusammenhang mit dem Bau von Uster West herunterzubrechen, ist etwas allzu sehr vereinfachend. Unbestritten ist, dass nach dem Bau von Uster West eine verkehrliche Umlagerung auf dem Stadtgebiet nachgewiesen werden kann. Der auf Seite 3 im technischen Bericht zitierte Satz von der Entlastung des Zentrums bezieht sich auf den Durchgangsverkehr. Daneben muss auch der Ziel- und Quellverkehr und der Binnenverkehr in Betracht gezogen werden. Den Modal Split (Verkehrsmittelwahl, Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger) bildet das zitierte Verkehrsmodell indes nicht ab.

Frage 1:

Von der Entlastung durch die Strasse Uster West profitieren vor allem die Anwohnenden an der Winterthurerstrasse, der Berchtoldstrasse, an der Ortsdurchfahrt Werrikon (Zürichstrasse), an der Oberlandstrasse und an der Gschwaderstrasse südlich des Anschlusses an die Winterthurerstrasse.

Frage 2:

Es ist richtig, dass in Zukunft die Belastung der Strassen mit der allgemeinen Verkehrszunahme steigen wird. Im Rahmen der Verkehrspolitik gilt es, diesem Trend – der mit Uster West keinen Zusammenhang hat – nicht tatenlos zuzusehen. Aus diesem Grund setzen sich Stadt- und Gemeinderat vehement für den Bau der Strasse Uster West ein. Mit der neuen, niveaufreien Querung der S-Bahn kann ein heute in grossen Teilen der Bevölkerung von Uster nicht verstandener Missstand verbessert werden. Der Stadtrat ist überzeugt, dass der Grossteil der Bevölkerung diese vorgesehene niveaufreie Querung der in Zukunft noch vermehrt befahrenen S-Bahn sehr begrüsst. Dadurch können mühselige Warteschlangen vor der geschlossenen Barriere an der Winterthurer-, Gschwader- und Zürichstrasse in einem Zug verflüssigt werden. Detaillierte Ermittlungen der Strassenbelastungen werden im Umweltverträglichkeitsbericht enthalten sein. Die Projektauflage wird gem. Paragraphen 16 und 17 Strassengesetz erfolgen.

Frage 3:

Die grundsätzliche Prüfung dieser Frage erfolgte generell im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung durch den Kanton. Auf der Grundlage verschiedener Analysen und Berechnungen reifte die Erkenntnis, dass die nun zum Bau empfohlene Strasse Uster West als Bestvariante realisiert werden muss. Detaillierte Angaben über die Anzahl Wohnungen und Betroffene liegen zurzeit nicht vor (s. auch Antwort auf Frage 2).

Frage 4:

Das Verkehrsmodell beruht auf einer Verfeinerung des kantonalen Verkehrsmodell (KVM-ZH). Im Rahmen der generellen Verkehrszunahme auf dem Gebiet der Stadt Uster ist natürlich auch auf der Sonnenbergstrasse eine Zunahme zu erwarten. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, stehen für die Stadt Uster insbesondere zwei Massnahmen im Vordergrund. Erstens soll der Kanton die Fortführung der Wilstrasse – mit dem Bau der Moosackerstrasse – im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) überprüfen. Zweitens gilt es, im Zusammenhang mit der Sanierung der Sonnenbergstrasse die notwendigen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und -beruhigung umzusetzen.

Der Stadtrat ist sich der neuen Funktion der Ackerstrasse bewusst. Er hat deshalb zusammen mit den betroffenen Gewerbe- und Industriebetrieben einen kooperativen Planungsprozess eingeleitet mit dem Ziel, den neuen Nutzungsansprüchen an die Ackerstrasse gerecht zu werden.

Der Verkehrssicherheit wurde im Rahmen des Gesamtprojektes ein besonderes Augenmerk gewidmet. Der kommunale Verkehrsrichtplan bezeichnet entlang der Tumigerstrasse einen Fuss- und Radweg. Die Realisierung erfolgt jedoch erst im Zusammenhang mit der im Zonenplan stipulierten Bauzone mit Gestaltungsplanpflicht. Was die Werrikerstrasse betrifft, ist der Stadtrat entschieden der Ansicht, dass die bestehende Schutzverordnung des überkommunalen Naturschutzgebietes Werriker-/Glattenriet respektiert werden soll und dass die Strasse nicht zusätzlich verbreitert werden darf.

Im Übrigen wird in den kantonalen Stellungnahmen zu den Einwendungen betr. Vorprojekt «Uster West» auf diese und weitere Fragen eingegangen werden. Der Bericht zu den Einwendungen wird mit der Projektauflage gem. §§ 16 und 17 StrG vorliegen.

STADTRAT USTER

Der Stadtpräsident:
Martin Bornhauser

Der Stadtschreiber:
Hansjörg Baumberger