

**Auszug aus dem Protokoll  
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 260/2008

Sitzung vom 1. Oktober 2008

**1524. Anfrage (Zweckmässigkeitsbeurteilung des Vorprojekts  
zum kantonalen Strassenprojekt «Uster West»)**

Die Kantonsrätinnen Ornella Ferro, Uster, Françoise Okopnik, Zürich, und Maria Rohweder-Lischer, Uetikon a.S., haben am 7. Juli 2008 folgende Anfrage eingereicht:

Im Technischen Bericht zum Vorprojekt der kantonalen Strasse – «Uster West» wird auf Seite 6 unter Punkt 1.8 «Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB)» ausgeführt, dass im Jahre 2004 eine solche ZMB verfasst wurde und 10 mögliche Varianten untersucht worden seien. «Als Bestlösung erwies sich die Verbindung der Winterthurerstrasse mit der Zürichstrasse Werrikon unter Einbezug der bereits realisierten Teilstücke im Quartierplangebiet Loren, die Verkehrsführung von Nänikon über die Werrikerstrasse und damit verbunden die Aufhebung des Niveauüberganges in Werrikon (Variante W2C), wie dies das Vorprojekt M. Sommer bereits 2001 vorschlug». (...) «Es wird an dieser Stelle auf den Synthesebericht der Emch+Berger AG vom Dezember 2004 verwiesen».

Der Bericht «Zweckmässigkeitsbeurteilung», der im Auftrag des kantonalen Tiefbauamts erstellt wurde, um mögliche «Lösungen» gegen den Stau an den Barrieren in Uster gegeneinander abzuwägen, schlägt die sogenannte Uster West-Überführung vor.

Der Regierungsrat wird in diesem Zusammenhang gebeten, zur Zweckmässigkeitsbeurteilung Uster West folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche 10 Varianten wurden in die ZMB einbezogen? Wie sahen diese aus und welche Elemente enthielten sie?
2. Wurden für die 10 Varianten Verkehrssicherheits-Gutachten eingeholt? War die Verkehrssicherheit auf allen betroffenen Strassen auch ein Kriterium der ZMB?
3. Welche Kriterien der ZMB waren ausschlaggebend dafür, dass die Variante «Uster West» als Bestvariante obenaufschwang?
4. Wir gehen davon aus, dass eine der Varianten die «Unterführung Winterthurerstrasse» war. Welches Projekt wurde dieser Variante zugrunde gelegt? Wie hoch war die Kostenschätzung?

5. Wie hoch sind die Kostenschätzungen für die anderen 9 Varianten, je einzeln?
6. Wurden für die Unterführung Winterthurerstrasse auch detaillierte Grundwasseruntersuchungen durchgeführt wie bei der «Bestlösung» Uster West? Wie waren die Ergebnisse?
7. Die «Zweckmässigkeitsbeurteilung Uster, Uster West und Neue Greifenseestrasse» ist ein Synthesebericht. Auf welchen Grundlagenberichten basiert der Synthesebericht? Was sind die Aussagen der entsprechenden Grundlagenberichte?
8. Welche Methoden wurden angewendet, um die einzelnen Varianten der Strassenprojekte miteinander zu vergleichen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ornella Ferro, Uster, Françoise Okopnik, Zürich, und Maria Rohweder-Lischer, Uetikon a. S., wird wie folgt beantwortet:

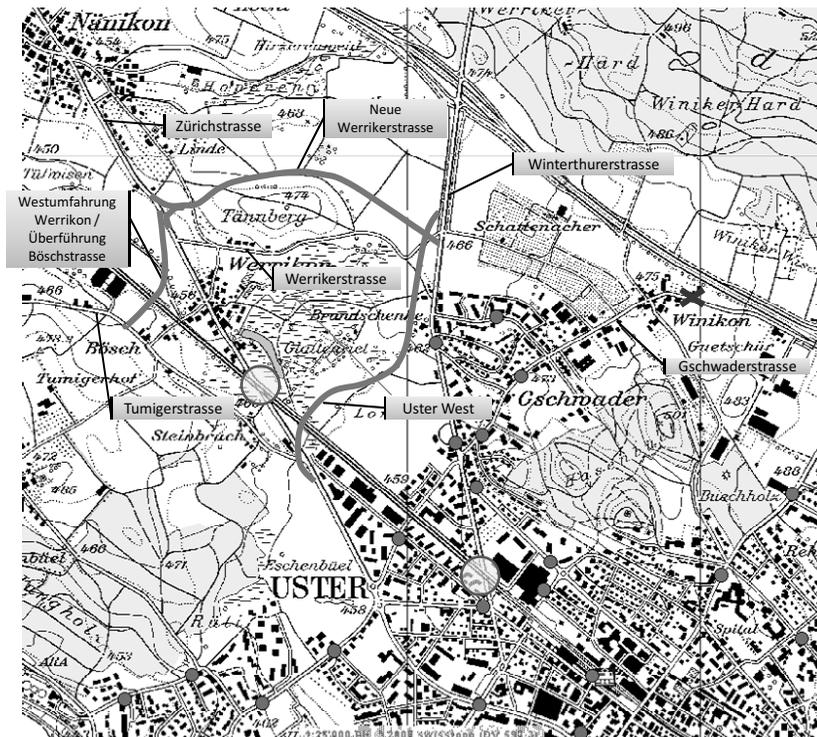
Der kantonale Richtplan, Teil Verkehr, sieht eine neue Verbindung zwischen der Winterthurer- und der Zürichstrasse am westlichen Rand von Uster vor (Uster West). Dieses Vorhaben ermöglicht die Aufhebung von zwei stark frequentierten Niveauübergängen, stellt eine leistungsfähige Anbindung an die Oberlandautobahn sicher und entlastet das Zentrum von Uster vom Durchgangsverkehr. Da für eine Lösung verschiedene Möglichkeiten bestanden, wurde eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) erstellt. Die ZMB berücksichtigt neben verkehrlichen Bedürfnissen auch diejenigen von Natur und Siedlung. In einer ZMB werden die Varianten nur soweit ausgearbeitet, als dies zum Entscheid über die Bestvariante erforderlich ist. Entsprechend sind die im Rahmen einer ZMB vorgenommenen Kostenschätzungen mit einer Ungenauigkeit von +/- 25% behaftet.

Zudem kann die umweltrechtliche Machbarkeit auf Stufe ZMB noch nicht abschliessend beurteilt werden (z. B. Flachmoor und Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung). In der ZMB Uster West vom 20. Dezember 2004 wurden zehn Varianten untersucht und bewertet. Die Variante, die eine Neubaustrecke Uster West, die Beruhigung der Winterthurerstrasse sowie die Sperrung der Zürichstrasse für den motorisierten Verkehr bei Werrikon mit Verzicht auf Ausbau der Werrikerstrasse (Variante W2C) vorsah, ging als Bestvariante hervor. Die ZMB sah für diese Variante noch eine Unterführung der Neubaustrecke Uster West unter der SBB-Strecke vor, wobei darauf hingewiesen wurde, dass hier je nach Ausgang der Untersuchungen zum Grund-

wasser- und zum Moorschutz ein Projekt für ein Überführungsbauwerk weiter zu verfolgen sei. Aufgrund nachfolgender hydrologischer Untersuchungen wurde von einer Unterführung abgesehen, weil deren Bau den Moorwasserspiegel voraussichtlich beeinträchtigen würde. Das Vorprojekt, das vom 4. April bis 3. Mai 2008 öffentlich aufgelegt wurde, sieht daher eine Überführung der Neubaustrecke Uster West über die SBB-Strecke vor. Zusätzlich sieht es vor, die Werrikerstrasse instand zu setzen und im Bereich der Einmündung in die Winterthurerstrasse zu begradigen. Die Kosten hierfür belaufen sich auf 22,7 Mio. Franken. Für die Finanzierung des Vorhabens beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat die Freigabe des Teilkredites (Objektkredit) aus dem Rahmenkredit für die Sanierung von Strassenkreuzungen mit der SBB-Strecke Wallisellen–Uster im Umfang von 23 Mio. Franken (Vorlage 4512).

Zu Frage 1:

Im nachfolgenden Übersichtsplan sind die Elemente aufgeführt, aus denen sich die zehn geprüften Varianten (W1A bis W3B gemäss ZMB) zusammensetzen.



Die einzelnen Varianten enthalten folgende Elemente:

*Variante 1 (W1A):*

- a. Unterführung Winterthurerstrasse
- b. Unterführung Zürichstrasse
- c. Unterbrechung Gschwaderstrasse

*Variante 2 (W1B):*

- a. Unterführung Winterthurerstrasse
- b. Unterbrechung Gschwaderstrasse

*Variante 3 (W1C):*

- a. Unterführung Winterthurerstrasse
- b. Vollausbau Werrikerstrasse
- c. Unterbrechung Gschwaderstrasse

*Variante 4 (W2A):*

- a. Unterführung Uster West
- b. Neubaustrecke Uster West
- c. Vollausbau Werrikerstrasse
- d. Beruhigung Winterthurerstrasse
- e. Sperrung Zürichstrasse für motorisierten Verkehr beim Bahnübergang Werrikon

*Variante 5 (W2B):*

- a. Überführung Uster West
- b. Neubaustrecke Uster West
- c. Vollausbau Werrikerstrasse
- d. Beruhigung Winterthurerstrasse
- e. Sperrung Zürichstrasse für motorisierten Verkehr beim Bahnübergang Werrikon

*Variante 6 (W2C):*

- a. Unterführung Uster West
- b. Neubaustrecke Uster West
- c. Beruhigung Winterthurerstrasse
- d. Sperrung Zürichstrasse für motorisierten Verkehr beim Bahnübergang Werrikon

*Variante 7 (W2D):*

- a. Unterführung Zürichstrasse
- b. Unterführung Uster West
- c. Neubaustrecke Uster West
- d. Beruhigung Winterthurerstrasse
- e. Sperrung Werrikerstrasse

*Variante 8 (W2E):*

- a. Unterführung Uster West
- b. Neubaustrecke Uster West
- c. Neue Werrikerstrasse
- d. Beruhigung Winterthurerstrasse
- e. Sperrung Zürichstrasse für motorisierten Verkehr beim Bahnübergang Werrikon

*Variante 9 (W3A):*

- a. Unterführung Winterthurerstrasse
- b. Überführung Böschstrasse
- c. Westumfahrung Werrikon
- d. Ausbau Tumigerstrasse
- e. Unterbrechung Gschwaderstrasse
- f. Sperrung Zürichstrasse für motorisierten Verkehr beim Bahnübergang Werrikon
- g. Beruhigung Tumigerstrasse

*Variante 10 (W3B):*

- a. Unterführung Uster West
- b. Überführung Böschstrasse
- c. Neubaustrecke Uster West
- d. Westumfahrung Werrikon
- e. Ausbau Tumigerstrasse
- f. Beruhigung Winterthurerstrasse
- g. Sperrung Zürichstrasse für motorisierten Verkehr beim Bahnübergang Werrikon
- h. Beruhigung Tumigerstrasse

Zu Frage 2:

Der Sicherheit des Motorfahrzeugverkehrs wird auf dieser Planungsstufe Rechnung getragen, indem die Varianten nach den einschlägigen Strassenbaunormen erarbeitet und beurteilt werden. Mit der Aufhebung von Niveauübergängen, dem Hauptzweck des Vorhabens, führt jede geprüfte Variante zu einer Verbesserung der Sicherheit der Strassenbenutzerinnen und -benutzer. Die Verkehrssicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger wurde bei allen Varianten untersucht, da der gesicherte Bahnübergang für den Langsamverkehr beibehalten werden soll. Weitergehende Untersuchungen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand einer Zweckmässigkeitsbeurteilung.

Zu Frage 3:

Beim Projekt W2C (Variante 6) stehen die einzusetzenden Mittel im günstigsten Verhältnis zur damit erzielten verkehrlichen Wirkung. Insbesondere muss für die Umsetzung dieses Vorhabens kaum Bauland

erworben werden. Eine Sensitivitätsuntersuchung dieser Beurteilung ergab, dass das Ergebnis stabil ist, d. h., dass die Bestvariante bei leicht veränderter Bewertung von einzelnen Beurteilungskriterien unverändert bleibt.

Zu Fragen 4 und 5:

Vier in der ZMB untersuchte Varianten bestehen in der Unterführung der Winterthurerstrasse (Varianten 1–3 und 9; vgl. Frage 1). Diese Varianten schnitten in der Beurteilung schlechter (Variante 1) ab bzw. wurden nach einer ersten Grobbeurteilung nicht mehr weiterverfolgt (Varianten 2, 3 und 9), u. a. weil sie die verkehrlichen Bedürfnisse schlechter erfüllten als die Varianten, die eine Neubaustrecke Uster West vorsahen. Für die untersuchten Varianten wurde im Rahmen der ZMB von folgenden Kosten ausgegangen (Schätzungen in Mio. Franken):

Variante 1 (W1A):	24,7
Variante 2 (W1B):	14,1
Variante 3 (W1C):	20,6
Variante 4 (W2A):	29,2
Variante 5 (W2B):	37,5
Variante 6 (W2C):	22,7
Variante 7 (W2D):	33,4
Variante 8 (W2E):	31,3
Variante 9 (W3A):	30,0
Variante 10 (W3B):	38,9

Die Kostenschätzung für die Variante 2 (Unterführung Winterthurerstrasse) erwies sich in der Folge als zu optimistisch. Für dieses Bauwerk wird in der Zwischenzeit von Höchstkosten von rund 20 Mio. Franken ausgegangen.

Zu Frage 6:

Da die Varianten, die eine Unterführung der Winterthurerstrasse vorsahen, nicht mehr weiter verfolgt wurden, bestand kein Anlass, für dieses Vorhaben Grundwasseruntersuchungen vorzunehmen.

Zu Frage 7:

Die ZMB beruht auf den nachfolgenden Grundlagenarbeiten und Spezialprojekten:

- Vorschlag zur Ausgestaltung der neuen Strasse Uster West (M. Sommer Ingenieurbüro Bautreuhand)
- Bericht zu den Aspekten Umwelt, Natur und Geologie (Ingenieurbüro Wolf, Kropf & Partner AG)
- Baugrunduntersuchungen (Dr. Heinrich Jäckli AG)

Die Ergebnisse der vorstehend aufgeführten Berichte wurden in der Bewertung berücksichtigt. Eine Zusammenfassung der entsprechenden Aussagen würde aber den Umfang einer Anfrage deutlich sprengen.

Zu Frage 8:

Die in den Jahren 2003 und 2004 erarbeitete ZMB Uster West folgt der ZMB-Richtlinie des Bundesamts für Strassen ASTRA Nr. 389/97, angepasst auf die mit dem Vorhaben Uster West verfolgten Ziele. Das Zielsystem der ZMB Uster West umfasst die drei typischen Oberziele Verkehrsbedürfnisse, Mitteleinsatz sowie Bedingungen für Mensch, Siedlung und Umwelt. Für diese Oberziele wurden wiederum je mehrere Unterziele definiert.

In der ersten Phase erfolgt die Variantenbildung. Aufgrund einer Grobbewertung wird eine Vorauswahl der weiter zu verfolgenden Varianten getroffen. In der zweiten Phase wird die Machbarkeit der verbleibenden Varianten beurteilt, wodurch eine weitere Auswahl erfolgt. In der dritten Phase werden die verbleibenden, machbaren Varianten einem Feinvergleich unterzogen. Anhand von bestimmten Messgrössen wurden die Varianten an den anfangs formulierten Zielen gemessen und auf einer Skale von –3 (deutlich schlechter als der bestehende Zustand) bis +3 (deutlich besser als der bestehende Zustand) bewertet (Vergleichswertanalyse). Daraus erfolgt die Definition der Bestvariante.

Die ZMB wurde unter der Leitung der Baudirektion in enger Zusammenarbeit mit der Stadtbehörde von Uster erarbeitet. An der umfangreichen Arbeit waren mehrere Ingenieure, Planer und andere Spezialisten beteiligt.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**