

2. Stadttunnel für Uster – Entlastung vom Durchgangsverkehr in Uster

Einzelinitiative Benjamin Streit vom 23. Oktober 2024

KR-Nr. 364/2024

Ratspräsident Jürg Sulser: Eintreten auf Einzelinitiativen ist obligatorisch. Gemäss Paragraph 139 des Gesetzes über die politischen Rechte ist festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von mindestens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird. Zudem haben wir am 18. November 2024 beschlossen, dass der Einreicher an der Verhandlung teilnehmen und die Einzelinitiative begründen kann. Redezeit zehn Minuten.

Benjamin Streit, Einreicher der Einzelinitiative: Herzlichen Dank für die Erteilung des Wortes, um die Einzelinitiative kurz vorzustellen sowie weitere Beweggründe der Initianten darlegen zu können.

Uster liegt geografisch zwischen dem Greifen- und Pfäffikersee und bildet somit auf einer Ost-West-Breite von circa 10 Kilometern die einzige Möglichkeit für den Verkehr auf der Nord-Süd-Achse. Zudem liegen drei Autobahnanschlüsse der A15 Oberlandautobahn an der Peripherie der Stadt Uster. Bedingt durch diese Situation herrscht in Uster ein reger Durchgangsverkehr. Mehrheitlich sind die Strassen, auf welchen der Durchgangsverkehr durch Uster rollt, im Eigentum des Kantons. Der geplante SBB-Doppelspurausbau Uster–Aathal wird eine Taktverdichtung der S-Bahn zur Folge haben und die bereits heute sehr langen Barrierenschliesszeiten nochmals deutlich erhöhen. Die Erhöhung von Staus sowie das Erliegen des Verkehrs innerhalb von Uster zeichnen sich ab. Hier wird die Unterführung Winterthurerstrasse nur bedingt helfen, da diese als Tempo-30-Strecke ausgelegt und eine Dosierungsanlage erhalten wird. Ob diese dann dem Verkehrsfluss förderlich ist oder nicht, ist mehr als unsicher. Zudem ist die Leistungsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes als Aufgabe des Kantons nicht mehr gegeben.

Mit der aktuellen Richtplanrevision in Uster wird der Grundstein für mindestens 42'000 Einwohner in Uster gelegt. Die neuesten Zahlen des Kantons Zürich bezüglich Bevölkerungszahlen bis im Jahr 2050 prognostizieren Uster eine noch grössere Erhöhung der Einwohnerzahl. Dass Uster in den 2050er-Jahren mit um die 50'000 Einwohner zu rechnen hat, ist keine Abwegigkeit. Auch die umliegenden Gemeinden dürften ein ähnliches Wachstum erfahren. Für diese Entwicklung muss sich die Region Uster rüsten. Im Stadt- und Gemeinderat von Uster gibt es seit längerem Überlegungen für eine Stadtzentrumsentwicklung zugunsten einer attraktiven und lebenswerten Stadt Uster. Der rege Durchgangsverkehr auf den Kantonstrassen lässt in Uster aber keine Zentrumsentwicklung zu. Mit einem Stadttunnel wird das Ziel verfolgt, den Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Achse in den Untergrund zu verlagern. Die Durchgangsverkehrsbelastung für die Einwohner von Uster wird beseitigt und den Menschen, welche zwangsweise das Zentrum von Uster durchqueren müssen, dies erheblich erleichtert. Ein Tunnel

Teilprotokoll – Kantonsrat, 91. KR-Sitzung vom 17. Februar 2025

hilft nicht nur dem reinen Durchgangsverkehr, sondern auch den Ustermerinnen und Ustermern, welche von Süd nach Nord beziehungsweise von Nord nach Süd müssen. Ein Nebeneinander aller Verkehrsträger und weniger Lärm für die Wohnbevölkerung sind für die Initianten zentral, ebenso die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Als Nebenziel kann innerhalb der Stadt Uster das Mobilitätsverhalten auf Velo-, Fussverkehr und ÖV ausgerichtet werden. Die Qualität der Stadtlandschaft hinsichtlich Naherholung, Stadtklima, Biodiversität kann aufgewertet werden. Eine hohe Siedlungsqualität und eine zukunftsorientierte Siedlungsentwicklung werden das Resultat sein.

Die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse, welche in Uster aufeinandertreffen, rufen Zielkonflikte hervor. Der öffentliche Verkehr ist an seinen Zeitplan gebunden. Für die Blaulichtorganisationen ist der Faktor Zeit entscheidend und der Langsamverkehr ist auf Sicherheit angewiesen. Wir drei Gemeinderäte als Initianten dieser Einzelinitiative sehen es als unsere Verpflichtung, dass wir die Möglichkeiten erarbeiten, um allen Verkehrsteilnehmern ein einfaches und sicheres Teilnehmen am Strassenverkehr zu ermöglichen. Mit der Realisation des Stadttunnels wird der Kanton aufgefordert, die entlasteten oberirdischen Kantonstrassen an die Stadt Uster abzutreten, sodass diese in das kommunale Strassennetz überführt werden können. Die Stadt Uster erhält somit die notwendigen Entwicklungsmöglichkeiten in verkehrs- und raumplanerischer Hinsicht.

Es geht aber nicht nur um die Sicherheit und Fahrplanverbindlichkeit, sondern besonders der Verkehrsfluss ist gefährdet, und dieser ist vor allem für die Region, die umliegenden Gemeinden und damit für den Kanton bedeutend. Uster darf nicht zu einer Sperrzone für den Verkehr verkommen. Genau dies droht uns aber aufgrund der laufenden Verkehrsentwicklung in Uster. Mit der Moosackerstrasse stünde theoretisch eine letzte Möglichkeit für eine Umfahrung oder besser Kanalisierung des Verkehrs in Uster im Raum. Erstens müsste dazu aber eine neue Strasse auf der grünen Wiese gebaut werden, was generell ein fragwürdiges Unterfangen ist. Zweitens würde der gesamte Verkehr immer noch oberirdisch durch das Zentrum von Uster rollen. Dieses reicht vom Zeughausareal bis zum Bahnhof, und direkt vor dem Zeughaus würde sich der Verkehr seinen Weg bannen. Drittens würde der Verkehr für die Achse durch Uster die Winterthurerstrasse samt deren Unterführung benötigen, welche, wie eingangs erwähnt, als Tempo-30-Strecke mit Dossieranlage ausgelegt sein soll. Ohne Realisierung der Moosackerstrasse ist die gesamte heutige Verkehrsplanung in Uster und der Region obsolet und wir müssen wieder bei null beginnen.

Mit einem Stadttunnel können wir den Variantenfächer frühzeitig wieder öffnen. Und bereits heute ist es so, dass sich umliegende Gemeinden wegen der Verkehrsüberlastung in Uster und dem daraus resultierenden Schleichverkehr durch die umliegenden Dörfer mit Tempo-30-Zonen und anderen Massnahmen wehren müssen, siehe das Beispiel Greifensee. Mit einem Stadttunnel in Uster kann der Verkehr in der ganzen Region viel besser gelenkt werden. Ein Tunnel bringt Vorteile weit über die Stadtgrenzen von Uster hinaus. Uster hat insbesondere aus Sicht der Blaulichtorganisationen und des Gesundheitswesens eine überregionale

Bedeutung. Die Feuerwehr Uster ist eine Stützpunktfeuerwehr und muss im Notfall für die Region um Uster schnellstmöglich auf den Strassen vorankommen. Ebenso bedeutend ist dieser Umstand für das Spital Uster, welches direkt an der Nord-Süd-Verkehrsachse in Uster liegt. Das Spital Uster verfügt über einen eigenen Rettungsdienst und diese Rettungswagen sind im Spital stationiert. Eine bestmögliche Zu- und Wegfahrt von der Stadtgrenze bis zum Spital ist für die Rettungswagen entscheidend. Deswegen haben wir Initianten eine separate Ausfahrt für den Rettungsdienst in den Stadttunnel vorgesehen.

Wir Initianten möchten den Variantenfächer offenhalten und vertreten die Haltung, dass einzig aussagekräftige Fakten aus Studien eine klare Beurteilung der Lage zulassen. Bis jetzt wurden noch nie fundierte Abklärungen zur Machbarkeit eines Stadttunnels in Uster gemacht. Dies musste kürzlich sogar der zuständige Ustermer Stadtrat Feldmann (*Stefan Feldmann*) einräumen. Vermutlich deswegen kommt das Thema «Stadttunnel» alle paar Jahre wieder auf. Es ist daher aus unserer Sicht im Interesse von Befürwortern und Gegnern eines Stadttunnels in Uster, dass nun endlich eine Machbarkeitsstudie für Uster ausgearbeitet wird. Dann lägen Fakten auf dem Tisch und nicht mehr nur Mutmassungen. Die Initianten haben bereits ein Planungs- und Bauunternehmen, welches im Spezialtiefbau aktiv ist, für einige Fakten kontaktiert. Dieses Unternehmen informierte uns darüber, dass für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für einen Tunnel in Uster innerhalb von 18 Monaten Kosten von 60'000 Franken plus/minus 30 Prozent anfallen würden. Wir hätten also im ärgsten Fall für 80'000 Franken aussagekräftige Fakten und Zahlen in der Hand, was in Uster möglich ist und was nicht. Weiter hat das Unternehmen 100'000 Franken pro Laufmeter Tunnel kalkuliert und die Gesamtlänge auf zweieinhalb Kilometer definiert. Das ergibt 250 bis 300 Millionen Franken Baukosten für den Tunnel.

Weiter möchten wir Sie, geschätzte Kantonsräte, auf den Zeithorizont dieses Stadttunnelprojektes aufmerksam machen. Das Projekt hätte mit einer Realisierungsdauer von mindestens 25 bis 35 Jahren zu rechnen. Es wäre also ein visionäres Projekt für die zweite Hälfte des 21. Jahrhunderts vorgesehen und damit für die kommenden Generationen. Selbstverständlich sind wir uns des finanziellen Aspektes bewusst und auch wir kennen die finanzielle Lage des Kantons Zürich. Wie die Kantonsfinanzen in den 2040er- und 2050er-Jahren sein werden, also in einer möglichen Realisierungsphase, weiss zum heutigen Zeitpunkt wohl niemand mit Bestimmtheit. Was aber bekannt ist, ist die Tatsache, dass der Kanton Zürich seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit erhalten muss, und dazu braucht er ein leistungsfähiges und durchdachtes Strassennetz. Ich bitte Sie im Namen der Initianten unserer Einzelinitiative «Stadttunnel für Uster – Entlastung vom Durchgangsverkehr in Uster» zu unterstützen und an den Regierungsrat zu überweisen. Besten Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Benjamin Streit hat in seinem Votum sehr ausführlich die Situation erklärt. Für die SVP-Fraktion ist es wichtig, dass wir für alle Verkehrsträger auch in Zukunft die notwendigen Kapazitäten schaffen. Im Oberland

muss für die Bewohner aus der Zürichsee-Region, welche nach Winterthur wollen, Uster durchfahren werden, um auf die A15 oder auf die A1 zu gelangen. Mit der Streichung der Westumfahrung wurde ein wichtiges Puzzlestück für die Entlastung von Uster gestrichen. Mit dem STEP 2035 (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*) wird die Stadt Uster durch die SBB-Doppelspur noch mehr getrennt. Dieses Nadelöhr betrifft nicht nur den Durchgangsverkehr, sondern hindert die stark wachsende Stadt Uster an der inneren Entwicklung. Mit dieser Machbarkeitsstudie erhalten wir einen Lösungsvorschlag für die Verkehrsprobleme in und um die Stadt Uster. Es ist uns bewusst, dass dies ein Projekt für die kommenden Generationen sein wird. Einmal muss aber der Anfang gemacht werden. Diese Einzelinitiative ist der Anfang für eine zukunftsgerichtete Verkehrsführung. Die Initiative wird im Gemeinderat Uster von einer breiten Allianz von SVP, FDP und Mitte unterstützt. Die SVP-Kantonsratsfraktion unterstützt diese Initiative ebenfalls. Tun Sie es uns gleich. Danke.

Stefan Feldmann (SP, Uster): Zuerst zu meiner Interessenbindung: Ich bin Stadtrat und Bauvorstand der Stadt Uster und damit für das Verkehrsdossier auf kommunaler Ebene zuständig.

Die drei Einzelinitiantinnen und -initianten haben in einem Punkt recht: Der Doppelspurausbau Uster–Aathal sowie die geplante Taktverdichtung der S-Bahn ist für die Stadt Uster im Nord–Süd-Verkehr eine Herausforderung. Die Barrieren sind aktuell rund 30 Minuten pro Stunde geschlossen. Nach der Taktverdichtung werden es zwischen 40 und 42 Minuten pro Stunde sein. In Uster gibt es aktuell eine Unterführung an der Dammstrasse. Diese ist für den bahnlinsenquerenden Busbetrieb in unserer Stadt essenziell. Längere Barrieren-Schliesszeiten werden, wenn nichts geändert wird, zu einer massiven Verlagerung des MIV (*motorisierter Individualverkehr*) auf diese Achse führen, wodurch aber der ÖV, was in den Hauptverkehrszeiten schon heute nicht immer gegeben ist, die Anschlüsse nicht mehr halten können wird, was zu einer massiven Verschlechterung des ÖV-Angebots in unserer Stadt führen würde.

Im Rahmen eines Ergänzungsberichts zum Stadtentwicklungskonzept hat sich die Stadt Uster 2020 intensiv mit der Situation auseinandergesetzt und verschiedene Varianten geprüft. In den groben Variantenfelder wurden dabei, neben verschiedenen Unterführungen für den MIV und/oder den Fuss- und Veloverkehr, auch Varianten wie eine Tieferlegung der SBB-Linie West–Ost oder eben auch ein Stadttunnel Nord–Süd aufgenommen. Die beiden zuletzt genannten Varianten wurden aber nach einer konzeptionellen Grobbeurteilung wieder verworfen. Weshalb das? Die kurze Antwort: weil Kosten und Nutzen in einem äusserst schlechten Verhältnis zueinanderstehen.

Zu den Kosten: Für eine Schätzung kann man sich gut am geplanten Stadttunnel in Rapperswil orientieren, der eine ähnliche Länge aufweist. Die Schätzungen für den Bau gingen damals von 625 bis 900 Millionen Franken aus, inzwischen liegt man bei über 1 Milliarde Franken. Mit einer ähnlichen Grössenordnung wäre auch in Uster zu rechnen. Vermutlich wären die Kosten sogar noch höher, weil in unserer Stadt der Grundwasserspiegel recht hoch liegt. Zusätzliche Portale, wie jetzt

von der Einzelinitiative gefordert, würden die Kosten natürlich noch weiter in die Höhe treiben und brächten zudem einen massiven Eingriff ins Privateigentum, da umfangreicher Landerwerb für den Bau nötig wäre, vom städtebaulichen Eingriff in den Stadtkörper ganz zu schweigen.

Damit zum Nutzen: Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt ab der Autobahnausfahrt Uster Nord rund 25 Prozent, ab der Autobahnausfahrt Uster West rund 10 Prozent. Will heissen, 75 bis 90 Prozent sind Ziel- und Quellverkehr und würden auch nach dem Bau eines Stadttunnels oberirdisch abgewickelt. Die Entlastung wäre somit recht gering. Zum Vergleich: Beim Stadttunnel Rapperswil gehen die Verantwortlichen von einer Entlastung von 70 Prozent aus.

Der Einzelinitiant hat recht, eine eigentliche Machbarkeitsstudie hat die Stadt Uster nicht gemacht, aus dem einfachen Grund, weil schon die Grobbeurteilung auf konzeptioneller Ebene ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis ergab, an dem auch eine Machbarkeitsstudie nichts ändern wird. Wenn nun dieser Rat entscheiden sollte, eine solche Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, und dafür Geld ausgeben will, dann bitte sehr. Seien Sie dann aber nicht zu sehr enttäuscht, denn das Resultat ist schon jetzt klar.

Und nur noch nebenbei: Wie man in einer Zeit, in der aufgrund knapper Kassen die Investitionsprojekte priorisiert und verschoben werden, ein Bauwerk mit einem solch schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis in der Investitionsplanung unterbringen will, dazu fehlt mir schlicht die Fantasie. Deshalb sparen Sie sich dieses Geld, jagen Sie nicht irgendwelchen teuren Luftschlössern nach, setzen Sie es lieber für die Lösung ein, an der Kanton, Stadt und SBB aktuell nämlich arbeiten, eine Unterführung an der Winterthurerstrasse. Dies wird auch dem ÖV helfen, dem damit weiterhin die wichtige Unterführung Dammstrasse zur Verfügung steht und so die Fahrplanstabilität garantiert werden kann.

Die SP-Fraktion wird diese Einzelinitiative nicht vorläufig unterstützen. Besten Dank.

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Aus dem Umfeld des Gemeinderates von Uster oder zumindest aus einem Teil davon erreicht das Kantonsparlament heute eine EI, welche uns Herr Streit ja bestens vorgestellt hat. Es ist ein Anliegen aus dem Zürcher Oberland. Die drei Unterzeichnenden der EI aus SVP, FDP und Mitte sind offenbar in ihrer eigenen Stadt mit ihrem Anliegen, eine Machbarkeitsstudie für einen Stadttunnel in Uster aufzugeben, nicht durchgedrungen. Dem Vernehmen nach will ja die Stadt Uster eine solche Machbarkeitsstudie nicht finanzieren. Nun wird das Thema auf eine andere Ebene, den Kanton, gehievt. Ich verzichte darauf, nochmals die Hintergründe zur Verkehrssituation in Uster darzulegen. Das hat bereits Herr Streit gemacht und das hat auch Stefan Feldmann jetzt getan, Insiderinformationen aus Uster.

Bei allem Verständnis für lokale und regionale Verkehrsthemen muss doch gesagt werden, dass aus Sicht der FDP der Kanton Zürich kaum die richtige Stelle ist, um eine solche Machbarkeitsstudie zu finanzieren. Dafür gibt es mehrere Gründe: Der Kanton verfügt über einen Richtplan, welcher sich auf ein Gesamtverkehrskonzept stützt, und in diesem ist kein Stadttunnel eingetragen. Zweitens gehören

regionale und kommunale Verkehrsfragen primär auf der Ebene der Planungsverbände diskutiert. Eine Machbarkeitsstudie, in Auftrag gegeben von der VD (*Volkswirtschaftsdirektion*), ist für uns klar auf der falschen Flughöhe zu verorten. Damit sollen sich in erster Linie die regionalen Planungsverbände auseinandersetzen. Drittens ist für den Kanton Zürich eine neue Unterführung der Bahn in Uster klar das prioritäre Ziel, das unterstützen wir. Und der Kanton setzt sich – und dies seit Jahren, das muss man sagen – für die Vollendung der Oberlandautobahn ein, ein Projekt mit grossflächiger Ausstrahlung, von dem auch Uster profitieren wird. Und überdies: Solche Partikularinteressen – und als solche muss man sie bezeichnen – gibt es auch aus anderen Gemeinden und Regionen. Wir sehen nicht ein, was die Situation in Uster, beispielsweise von Bassersdorf, wo die Gemeinde eine Studie selbst finanziert hat, oder von Regensdorf, wo sich eine IG ebenfalls für eine Tunnel-Lösung stark macht, unterscheiden soll. Und auch die Frage der Investitionspriorisierung wurde bereits angeschnitten: Hier sehen wir nicht ein, warum der Kanton Zürich dieses Geld aufwerfen soll. Es ist für die FDP daher klar, dass die EI aus den genannten diversen Gründen nicht vorläufig unterstützt werden kann.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Um es vorwegzunehmen, wir werden die Einzelinitiative auch nicht unterstützen. Ich kann die Befürchtungen des Initianten oder der Initianten gut nachvollziehen. Und der Kanton zeigt sich manchmal wenig kompetent auf der Suche nach Lösungen, wenn er beispielsweise Strassen plant, die einfach nicht realisierbar sind. Das verleitet natürlich dazu, dass dann gefühlte oder tatsächliche Verkehrsexperten diese Arbeit vom Kanton übernehmen möchten und dann mit irgendwelchen Lösungen kommen. Und wie man dabei häufig feststellt, wird dann beispielsweise der Anteil des Durchgangsverkehrs massiv überschätzt. Das ist bei uns in der Gemeinde so, wenn ich die Diskussionen mit der Bevölkerung führe, und das ist auch hier, in diesem Fall, die Situation. Wir haben eine frühere Studie, die auf 89 Prozent Quell-/Zielverkehr kommt, das ist also Verkehr, der in Uster startet oder in Uster endet und eben kein Durchgangsverkehr ist und daher auch nicht vom Entlastungstunnel massgeblich profitiert. Jedoch wird der Entlastungstunnel ganz klar eine Achse stärken, die im Moment limitiert ist, und das wird Mehrverkehr auslösen, Mehrverkehr, der alle Gemeinden in der Umgebung von Uster betreffen wird. Es leiden also die Gemeinden neben Uster unter dieser Lösung, gleichzeitig profitiert Uster nicht davon, weil der Verkehr ja eben der Quell-/Zielverkehr ist. Deshalb ist es hier eigentlich nicht die Aufgabe, eine Machbarkeitsstudie für eine Lösung zu machen, die teuer und wenig sinnvoll ist, sondern es gilt zuallererst mal auf dieser konzeptionellen Ebene eine Lösung zu suchen. Und wenn das gemacht wird, dann sollten vielleicht einfach diese Informationen zuerst geteilt werden, bevor man eine Machbarkeitsstudie fordert für eine Lösung, die nicht tauglich ist. Ich bitte Sie, lehnen Sie diese Einzelinitiative ab.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Der Einreicher ist, wie bereits erwähnt, im Gemeinderat von Uster tätig und hat auch bereits den Richtplan erwähnt. Sie wissen

also sehr wohl, wie die gängigen politischen Prozesse sind für die Planung von solchen Grossprojekten. Was diese Einzelinitiative hier will, ist ein wiederkehrendes Thema in Uster. Es soll ein grosser Stadttunnel gebaut werden, der auf grösserer Länge Uster untertunneln soll. Dies, obwohl der Stadtrat von Uster einen solchen Tunnel bereits in der Vorprüfung verworfen hat. Nun wollen Sie hier, nachdem Sie in der Stadt Uster nicht durchgedrungen sind, den ersten Schritt einfach überspringen. Solche Änderungen, wie der Bau eines solchen Tunnels, müssen in unseren Augen aus der Gemeinde kommen und über den regionalen Richtplan eingespeist werden. Sie selbst sind ja ebenfalls Mitglied dieses Legislativgremiums und wissen daher, dass dies geprüft und als nicht sinnvoll erachtet wurde. Man darf sich schon fragen, ob ein solcher Tunnel wegen einer Bahnbarriere nicht ein Overkill ist oder, wie Stefan Feldmann gesagt hat: Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist hier fraglich. Dass wir von der Alternativen Liste auch Tunnelösungen, die sinnvoll sind, durchaus unterstützen, sieht man beispielsweise beim Autobahntunnel Winterthur–Töss, den wir hier unterstützt haben. Aber das hier sehen wir nicht.

Wie gesagt, wir sind der Meinung, dass solch ein Projekt nur mit politischer Unterstützung der Gemeinde realistisch anzugehen ist, und dies fehlt in diesem Projekt. Der Kantonsrat beziehungsweise der Kanton ist nicht das richtige Gremium, um solch eine Vorstudie zu finanzieren. Die Fraktion der Alternativen Liste wird diese Einzelinitiative nicht unterstützen.

Ratspräsident Jürg Sulser: Wünschen Sie, Herr Streit, nochmals das Wort für eine Replik? Sie haben es.

Benjamin Streit, Initiant: Besten Dank für die Replik, besten Dank für alle Voten. Vielleicht zuerst kurz das Stadtentwicklungskonzept, das Stefan Feldmann erwähnt hat: Das hat sich die Exekutive von Uster selbst auferlegt und selbst erarbeitet, ohne Miteinbezug der Legislative. Von daher ist das ein etwas wackeliges Argument. Weiter möchte ich zu bedenken geben, dass Riedikon – das ist eine Aussenwacht von Uster, die südlich liegt, eigentlich das Eingangstor dieser Nord–Süd-Achse – nun nach heftiger Einwendung oder nachdem sich der Ortsvereinspräsident sehr stark engagiert hat, nun eine Tempo-30-Zone und einen Flüsterbelag bekommt. Dieses Projekt macht der Kanton, und da hat ja auch die Stadt Uster ein sehr offenes Ohr gehabt. Das Argumentum damals war vor allem: Riedikon hat mehr Verkehr als der Gotthard. Das wurde von der Stadtregierung und vom Kanton auch nicht widerlegt. Und wenn man Riedikon passiert, kommt man an einen Kreisel, und dann gehen drei Strassen nach Uster. Also frage ich mich: Ist die Ustermer Wohnbevölkerung wirklich Verursacherin eines Verkehrsaufkommens, das demjenigen des Gotthards entspricht? Ich denke nicht, von daher ist dieses Argument sehr wackelig. Und auch hier fragt man sich dann, wo denn die richtigen Zahlen zu Hause sind. Und da wäre es eben genau richtig, einmal fundiert eine Analyse zu starten.

Dann möchte ich weiter noch etwas zum Preis sagen. Wir haben wirklich ein Unternehmen kontaktiert, das Tunnelbauten macht, und man hat uns einen Preis von

300 Millionen Franken genannt. Und wenn man dann Rapperswil damit vergleicht: Das ist schon ein ungleich viel grösseres Projekt mit vier extremen Portalen, direkt ab der Autobahn und vom Damm, Sie kennen es, und so weiter. Ich denke, dort sind vielleicht 650 Millionen oder bald 1 Milliarde realistisch, aber nicht in Uster, zumal uns eben ein Unternehmen diese Zahlen geliefert hat.

Und dann noch weiter: Die Oberlandautobahn hat der Kanton ja an den Bund abgegeben. Setzt sich der Kanton also lieber für etwas ein, das beim Bund liegt, anstatt in Uster gegen ein Verkehrschaos auf Kantonstrassen, das dann eben in seinen Händen liegt und nicht in jenen der Stadt Uster? Diese hat ja auf den Kantonstrassen nicht allzu viel zu sagen. Schlussendlich sind es aber Sie, die im Lead sind, die die Verantwortung haben und die diverse Themen lösen müssen, ob das jetzt der Verkehr in Uster ist, für die Region, ob es die Blaulichtorganisationen sind, das Spital, dessen Versorgung. Man weiss auch nicht, wie es mit Wetzikon (*gemeint ist das Spital Wetzikon*) weitergeht. Sie sind zum Schluss diejenigen, die dafür sorgen können, wie es weitergeht. Wir haben einfach festgestellt: In Uster werden wir als Legislative ausgeschlossen und darum gehen wir mit dem Problem, das vor allem Kantonstrassen betrifft, eben hierher, zu Ihnen nach Zürich, und klopfen hier an. Besten Dank für die Unterstützung. Und eine gute Sitzung wünsche ich Ihnen.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative KR-Nr. 364/2024 stimmen 45 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht worden. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.