



## Faktenblatt zur Strasse Uster West (Antrag 4512 des Regierungsrates an den Kantonsrat)

### 1. Ausgangslage

Die geplante Strasse Uster West verläuft (von Norden nach Süden) zuerst 80 Meter parallel zur heutigen Winterthurerstrasse bis Loren und von dort nach Westen mit einem Viadukt über die S-Bahnlinie Wallisellen-Uster zum bekannten Nashornkreisel westlich des Stadtzentrums von Uster (Anhang 1). Im Westen von Uster gibt es eine grosse und eine kleine Verkehrsachse sowie eine kleine Verbindungsstrasse. Die grosse Verkehrsachse ist die Winterthurerstrasse mit einem durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) von 17'600. Die kleine Verkehrsachse ist die Zürichstrasse mit einem DWV von 3'900 (= **22%** des Verkehrs der Winterthurerstrasse). Die Verbindungsstrasse ist die Werrikerstrasse mit einem DWV von 1'500<sup>1</sup> (Abb. 1, Anhang 2).

Die Winterthurerstrasse verläuft heute durch das Stadtzentrum von Uster und quert dort die S-Bahnlinie Wallisellen-Uster (Barrierenübergang). Diese Bahnquerung ist seit langem heftig umstritten und es gab eine (abgelehnte) Volksinitiative für eine Unterführung. Zur Zeit sind neue politische Vorstösse hängig. Das Projekt „Uster West“ würde den Verkehr von der Winterthurerstrasse weg (Nashornkreisel) um das Stadtzentrum und über das geplante Viadukt über die S-Bahnlinie führen (Anhang 2). Es wäre aus Sicht der Gegner einer Unterführung im Stadtzentrum eine bequeme und vor allem günstige Lösung, weil der Kanton fast alle Kosten trägt. Die Verkehrsflüsse und -zahlen zeigen, dass die **weit überwiegende Hauptfunktion der geplanten Strasse Uster West darin besteht, eine Umfahrungsstrasse für die Winterthurerstrasse zu bilden und die Bahnquerungen im Stadtzentrum von Uster vom Verkehr zu entlasten.**

Der Bahnübergang bei der Zürichstrasse in Werrikon soll für den MIV geschlossen werden. Dadurch würde auch der kleine Verkehrsanteil der Zürichstrasse (22%) neu über die Strasse Uster West abgewickelt. Dabei würde der Verkehr auf der kleinen Werrikerstrasse um 280% steigen.

Der Regierungsrat will die Strasse Uster-West aus einem vom Volk anno **1981 (!)** beschlossenen Rahmenkredit finanzieren (unten Kap. 4). Das Sanierungsprojekt gemäss Rahmenkredit 1981 sieht vor, dass die Zürichstrasse die S-Bahnlinie westlich des heutigen Niveauübergangs unterquert. Dies hätte auch für den **Langsamverkehr eine markante Verbesserung** gebracht, da heute die Barriere oft geschlossen ist. Im Gegensatz dazu bringt das vorgesehene Projekt "Strasse Uster West" **keine Verbesserung für den Langsamverkehr** (Velos, Fussgänger). Dieser müsste weiterhin vor der Barriere bei Werrikon warten.

---

<sup>1</sup> Quelle Verkehrszahlen (für 2006): Volkswirtschaftsdirektion Kt. ZH, Modellberechnungen Verkehr, 2008.

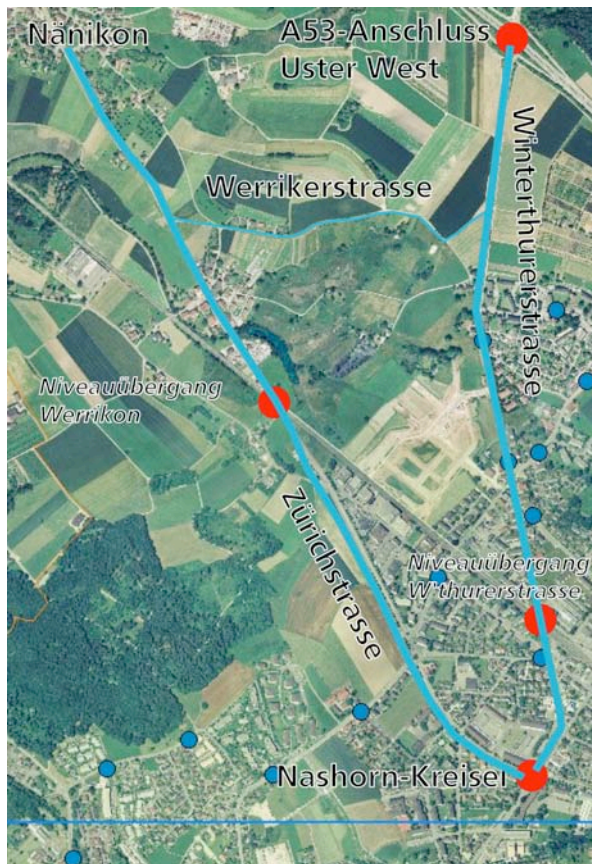


Abb. 1 Situation

## 2. Richtplanung

Der im Frühling 2007 vom Bund genehmigte kantonale Verkehrsrichtplan sieht in Uster West kein Projekt vor, wie es nun geplant ist. Er sieht dort nur eine neue Strecke von wenigen 100 Metern Länge ab der bestehenden Querstrasse von der Winterthurerstrasse ins Gebiet Loren vor. Der Richtplan enthält namentlich den geplanten Teilabschnitt zwischen der Autobahzufahrt und dem Gebiet Loren (Parallelführung Winterthurerstrasse) **nicht** (Abb. 2). Die geplante Strasse Uster West widerspricht damit dem Richtplan.

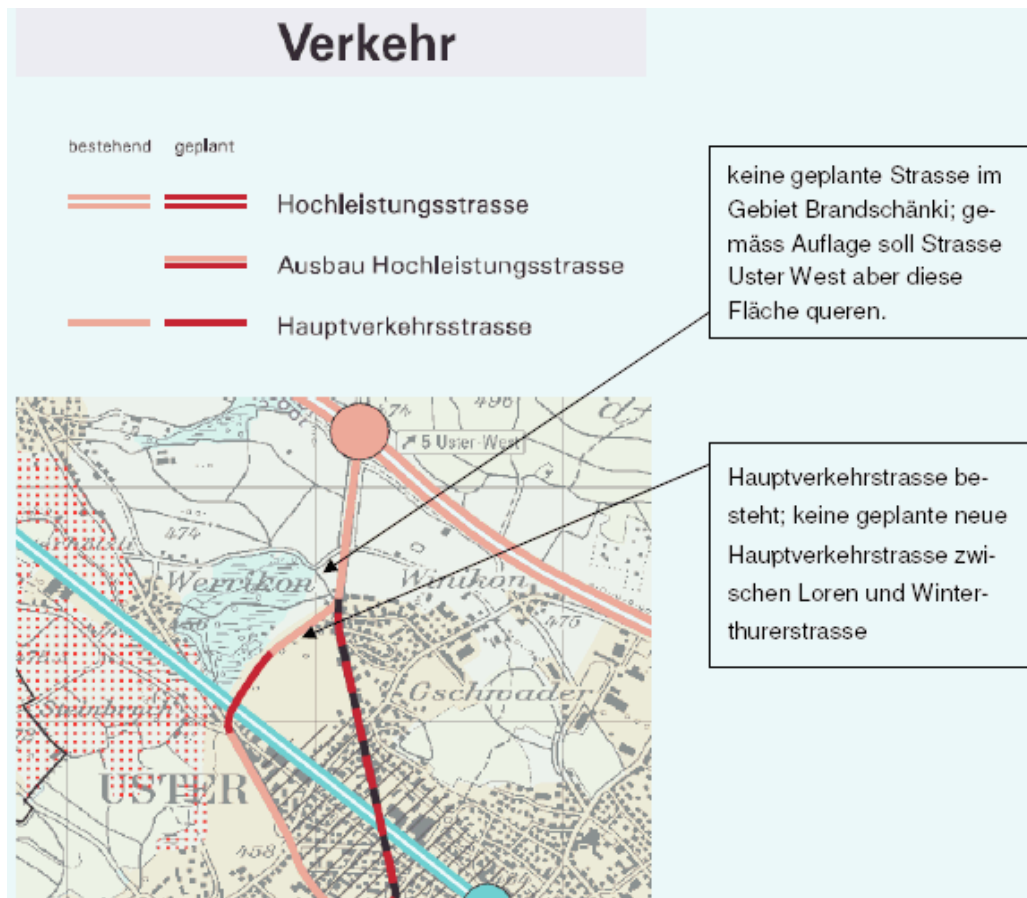


Abb. 2 Auszug aus dem Verkehrsrichtplan

Im Richtplan-Erläuterungsbericht zu den Einwendungen ist zudem festgehalten, dass die "Werrikerstrasse nicht ausgebaut und auch nicht mit zusätzlichem Verkehr belastet wird". Auch diese Zusicherung wird durch das Projekt Uster West verletzt (drohende Verkehrszunahme auf der Werrikerstrasse um 260%). Neben der fehlenden raumplanerischen Grundlage wirkt sich dieser Abschnitt schädlich für die Natur und Artenvielfalt aus (Kapitel 3).

### Fazit:

Die Verkehrsflüsse zeigen, dass die **weit überwiegende Hauptfunktion** der geplanten Strasse Uster West darin besteht, eine Umfahrungsstrasse für die Winterthurerstrasse zu bilden und das Stadtzentrum von Uster vom Verkehr zu entlasten. Dies hat zur Folge, dass der Rahmenkredit aus dem Jahre 1981 nicht verwendet werden darf, weil dieser ausdrücklich nicht für einen solchen Zweck verwendet werden darf (vgl. im Detail unten Kap. 4).

Die Strasse Uster West verstösst gegen den Verkehrsrichtplan, würde die Werrikerstrasse mit dem 2½-fachen Verkehr belasten und bringt dem Langsamverkehr keine Verbesserung.



### 3. Naturschutzaspekte

80% der schweizerischen Amphibienarten sind gefährdet oder bereits ausgestorben. Im Gebiet leben gemäss Umweltverträglichkeitsbericht: Teichfrosch, Wasserfrosch, Grasfrosch, Erdkröte, Kamm- und Teichmolch. Die Strasse Uster West hätte grosse negative Auswirkungen auf die Natur und insbesondere auf die stark gefährdeten Amphibien, nämlich:

- Das Werrikerriet ist als Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung bundesrechtlich geschützt. Die Strasse Uster West würde das Schutzgebiet im westlichen Teil durchschneiden und dabei teilweise zerstören (Anhang 3a). Nach Art. 7 Abs. 1 Amphibienlaichgebiete-Verordnung ist ein "Abweichen vom Schutzziel nur zulässig für standortgebundene Vorhaben, die einem überwiegenden öffentlichen Interesse von ebenfalls nationaler Bedeutung dienen". Diese Anforderung ("nationales Interesse") erfüllt die Strasse Uster West nicht.
- Indem der Verkehr von der Zürichstrasse über die Werrikerstrasse auf die geplante Strasse Uster West umgelegt wird, würde die Amphibienwanderung zwischen dem Hopperenried und dem Werrikerried beeinträchtigt. Heute fahren auf der Werrikerstrasse nur 1'500 Fahrzeuge/Tag. Nach der Umlegung wären es 5'400 (Zunahme um 280%). Es ist realistisch anzunehmen, dass dadurch 2.8 x mehr Frösche und Kröten überfahren werden. Dasselbe gilt auch für die in der (noch) naturnahen Umgebung lebenden Wildtiere (Dachs, Feldhase, Reh, Fuchs, Igel).
- Östlich des Werrikerrieds liegt das Brandschänkiried. Dieses ist - wie das Werrikerriet - nach der Flachmoorverordnung (FMV) bundesrechtlich geschützt. Die Strasse Uster West würde direkt am östlichen Rand dieses Schutzgebietes verlaufen, wo nach Art. 3 FMV eine "ökologisch ausreichende Pufferzone" eingerichtet werden müsste (was bislang nie erfolgte; Anhang 3b). Die unmittelbare Nähe der geplanten Hochleistungsstrasse zum Flachmoor würde die Fauna und Flora (Staub, Stickstoffeinträge aus Abgasen, Lärm) in diesem Gebiet weiter beeinträchtigen. In der Pufferzone ist eine Hauptverkehrsstrasse zudem unzulässig.

**Fazit:**

Die Strasse Uster West hätte grosse negative Auswirkungen auf die Natur und insbesondere auf die gefährdeten, im Gebiet noch vorkommenden Amphibien.



#### 4. Stimmrechtliche Aspekte

Rahmenkredite sind nach § 26 Abs. 1 Finanzhaushaltsgesetz "Verpflichtungskredite für ein **Programm**". Die Stimmberechtigten können sich damit zu einem Gesamtkonzept aussprechen, das hernach **planmässig** durchgeführt wird.

Der Regierungsrat will die Strasse Uster West aus einem vom Volk am 5. April 1981 beschlossenen Rahmenkredit finanzieren<sup>2</sup>. Über die Freigabe der daraus entnommenen Objektkredite kann - vorbehältlich der Stimmrechtsbeschwerde - abschliessend der Kantonsrat entscheiden (§ 26 Abs. 2 Finanzhaushaltsgesetz). In der Weisung zur Volksabstimmung vom 5. April 1981 ist das Programm des Kreditbegehrens im hier massgeblichen Gebiet Uster/Werrikon wie folgt festgelegt (Zitat aus der Weisung an die Stimmbürger, Volltext in Anhang 4):

**"Beschluss des Kantonsrates vom 17. November 1980 über die Bewilligung eines Rahmenkredits für die Sanierung von Strassenkreuzungen mit der SBB-Strecke Wallisellen-Uster (Teilstück Wallisellen bis und mit Werrikon)**

(...)

#### 3. Das Sanierungsprogramm

"In Werrikon wird der Niveauübergang der Zürichstrasse HVS P, I. Kl. Nr. 1, unter Verlegung der Kreuzung nach Westen durch ein Unterführungsbauwerk ersetzt. Diese Lösung gestattet gleichzeitig der Stadt Uster, mit geringem Aufwand auch den Niveauübergang der Böschstrasse II. Kl. Nr. 25 aufzuheben.

In bezug auf die Sanierung im Stadtkern von Uster decken sich zwar die grundsätzlichen Vorstellungen der kantonalen und der städtischen Behörden; die definitiven Entscheide, welche auch die Einzelheiten festlegen, stehen aber noch aus. **Unter diesen Umständen wurde es als richtig betrachtet, diesen Abschnitt zu einem späteren Zeitpunkt gesondert zu behandeln."**

Die geplante Strasse Uster West ist ein **völlig anderes Vorhaben als das im zitierten Sanierungsprogramm**. Es unterscheidet sich in folgenden Punkten (Anhang 1):

- Das Unterführungsbauwerk in Werrikon ist gemäss Programm westlich der heutigen Kreuzung der Zürichstrasse mit der S-Bahnlinie Wallisellen-Uster festgelegt. Die Strasse Uster West mitsamt der Überführung liegt **vollständig östlich der Kreuzung**.
- Die Strasse Uster West beinhaltet kein Unterführungsbauwerk, sondern ein **Überführungsbauwerk**.

---

<sup>2</sup> Gesamtkosten CHF 23 Mio.; Anteil Kanton CHF 21.7 Mio.; Kosten Überführungsbauwerk allein 14 Mio. (vgl. Kostenvoranschlag Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich vom 23.2.2008 und Antwort Regierungsrat Nr. 1205/2008 auf Anfrage Benno Scherrer und Thomas Meier).



- Die Strasse Uster West besteht nebst dem Überführungsbauwerk aus einer **neuen 1'200 Meter langen und 12 Meter breiten Hochleistungsstrasse.**

Das Programm sieht keine neue Hochleistungsstrasse vor, sondern nur die Verlegung eines kurzen Abschnitts der Zürichstrasse, die nur eine regionale Verbindungsstrasse ist.

- Die Zürichstrasse, für die das Programm westlich des Übergangs Werrikon eine Unterführung vorsieht, hat heute ein DWV von 3'900 Fahrzeugen (Anhang 2). Demgegenüber soll die Strasse Uster West hauptsächlich die täglich 17'600 Fahrzeuge/Tag der Winterthurerstrasse (Zu- und Wegfahrten Oberlandautobahn) aufnehmen und rund 80 Meter westlich des heutigen Baugebiets von Uster vorbeiführen. Die Strasse Uster West hat damit wie vorne ausgeführt weit überwiegend die Funktion einer Umfahrungs- und Entlastungsstrasse zur Sanierung des Stadtkerns von Uster, insbesondere **des Niveauübergangs der Winterthurerstrasse über die S-Bahnlinie im Stadtkern.** Demgegenüber beinhaltet das Programm lediglich die Aufhebung des Niveauübergangs bei der Zürichstrasse bei Werrikon. Die Sanierung des Stadtkerns von Uster wurde im **Programm ausdrücklich ausgenommen** (vgl. Zitat oben). Auch von einer Verlegung der Winterthurerstrasse steht im Programm nichts.
- Kostenmässig beträgt der Aufwand für die Strasse Uster West (total CHF 23 Mio.) ein Vielfaches der Kosten für eine einfache westliche Verlegung und Unterführung der Zürichstrasse bei Werrikon gemäss Programm (Kostenschätzung CHF 5 Mio.).

Die Zürichstrasse ist seit der Eröffnung der A53 im Raum Uster nur noch eine **regionale Verbindungsstrasse** (RVS; tiefste Kategorie einer Staatstrasse). Wir bezweifeln, dass der Rahmenkredit von 1981 überhaupt für die Sanierung der Zürichstrasse verwendet werden darf (wesentliche Änderung der Verhältnisse seit 1981). Die 3'900 Fahrzeuge / Tag rechtfertigen unseres Erachtens keine Ausgabe von CHF 23 Mio. für die Aufhebung des Niveauübergangs bei Werrikon.

**Fazit:**

Die Strasse Uster West ist in örtlicher, baulicher und funktioneller Hinsicht ein völlig anderes Vorhaben als jenes, für das die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 5. April 1981 einen Rahmenkredit beschlossen haben.



Der Verein Lebensqualität Uster West hat den Eindruck, der Regierungsrat wolle sich unter grober Missachtung des Volkswillens bequem Finanzen für die stark umstrittene neue Strasse Uster West beschaffen. Korrekterweise muss der Kredit für die neue Strasse Uster West dem fakultativen Referendum unterliegen (Art. 33 Abs. 1 Ziff. 1 KV; neue Ausgabe über CHF 6 Mio.).

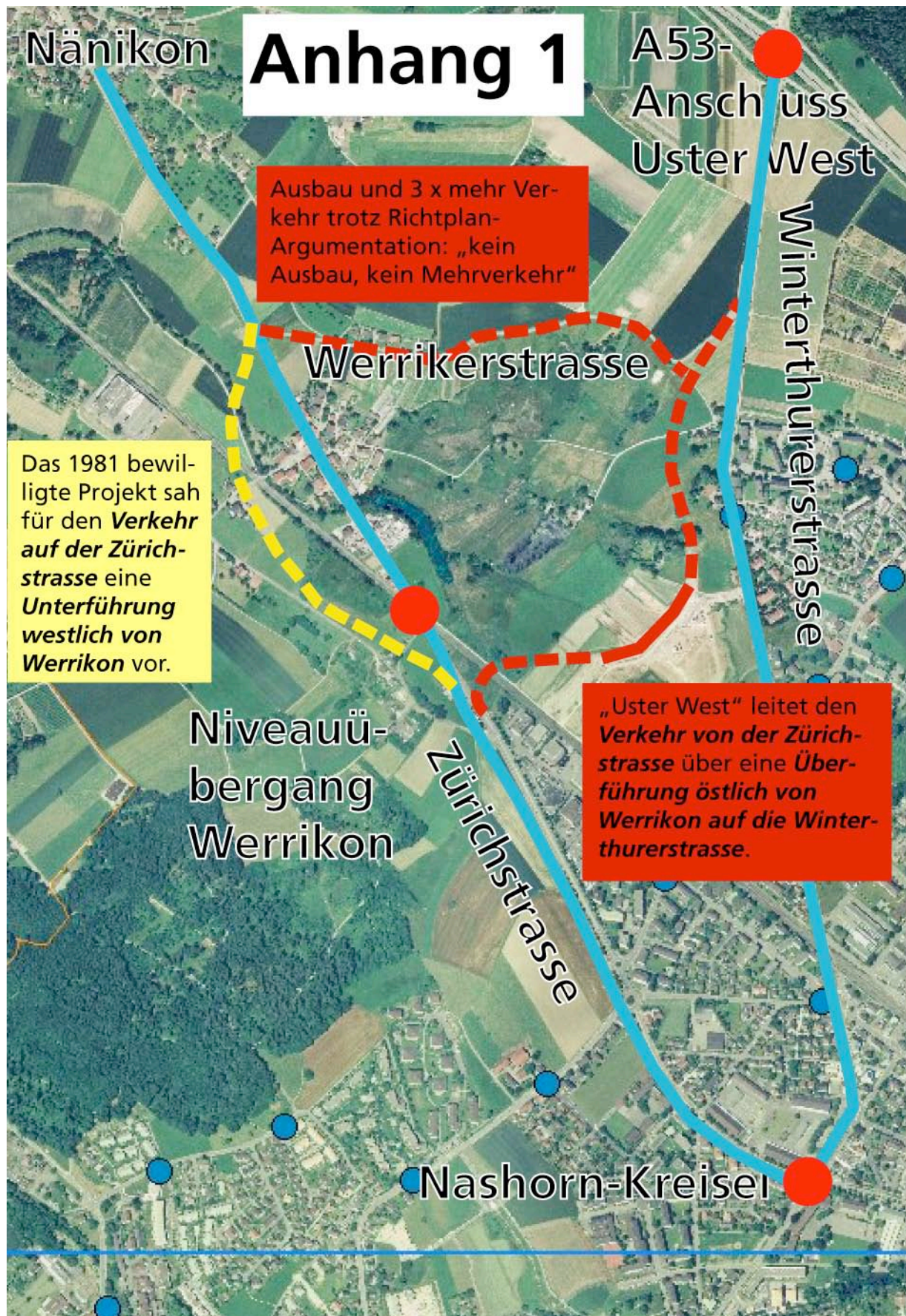
Der Verein Lebensqualität Uster West hält die Parallelführung zur Winterthurerstrasse für verkehrstechnisch unnötig. Er hat den Eindruck, die ebenfalls unnötige Aufhebung des Niveauübergangs bei Werrikon diene in erster Linie der scheinbaren Erfüllung des Zwecks des Rahmenkredits. Somit werden anstatt 14 Millionen für das zentrale Überführungsbauwerk CHF 23 Millionen an Steuergeldern für verkehrstechnisch unnötige und umweltschädigende Projektteile ausgegeben, nur damit das Projekt so aussieht, als diene es der vor 27 Jahren bewilligten Sanierung des Bahnübergangs bei Werrikon.

Weitere Informationen, eine Projektchronologie sowie Kommentare zu Verlautbarungen des Regierungsrates und des Stadtrates von Uster finden Sie auf unserer Homepage:

[www.lebensqualitaet-uster-west.ch](http://www.lebensqualitaet-uster-west.ch)

#### **Anhänge:**

- 1: Situationsplan 1 mit Erläuterungen zu den Unterschieden der Strasse Uster West zu dem vom Volk 1981 beschlossenen Projekt zur Erstellung einer Unterführung bei der Zürichstrasse
- 2: Verkehrsflüsse
- 3a und 3b: Situationspläne mit Gebieten gemäss Bundesinventar Amphibienlaichgebiet und Bundesinventar Flachmoore
- 4: Weisung zur Volksabstimmung vom 5. April 1981







# Anhang 2





# Anhang 3a

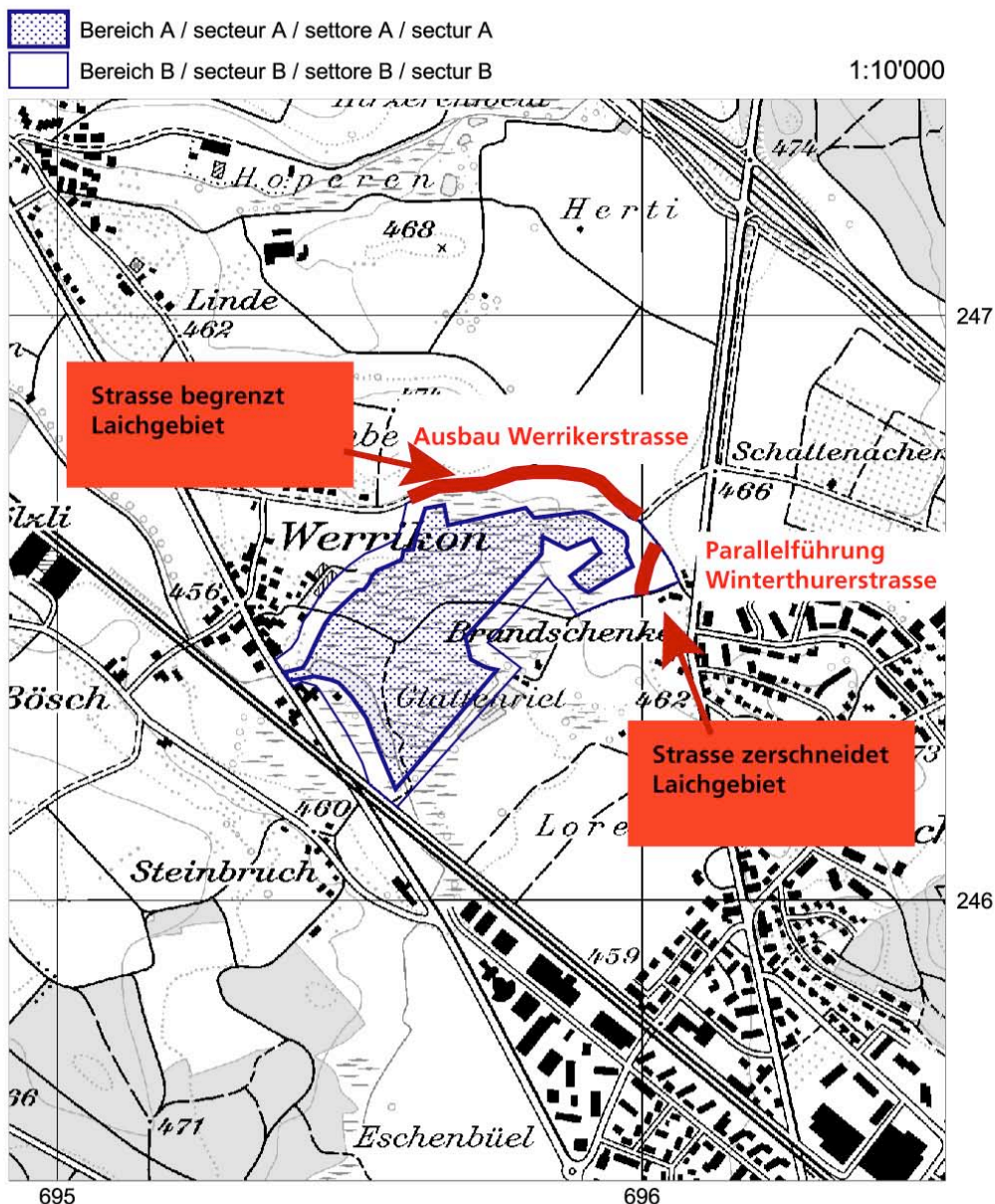
**Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung**  
**Inventaire fédéral des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale**  
**Inventario federale dei siti di riproduzione di anfibi di importanza nazionale**  
**Inventari federal dals territoris da frega d'amfibus d'importanza naziunala**

Lokalität  
Localité  
Località  
Localidad

**Werriker-/Glattenried**

Objekt  
Objet  
Oggetto  
Object

**ZH 870**

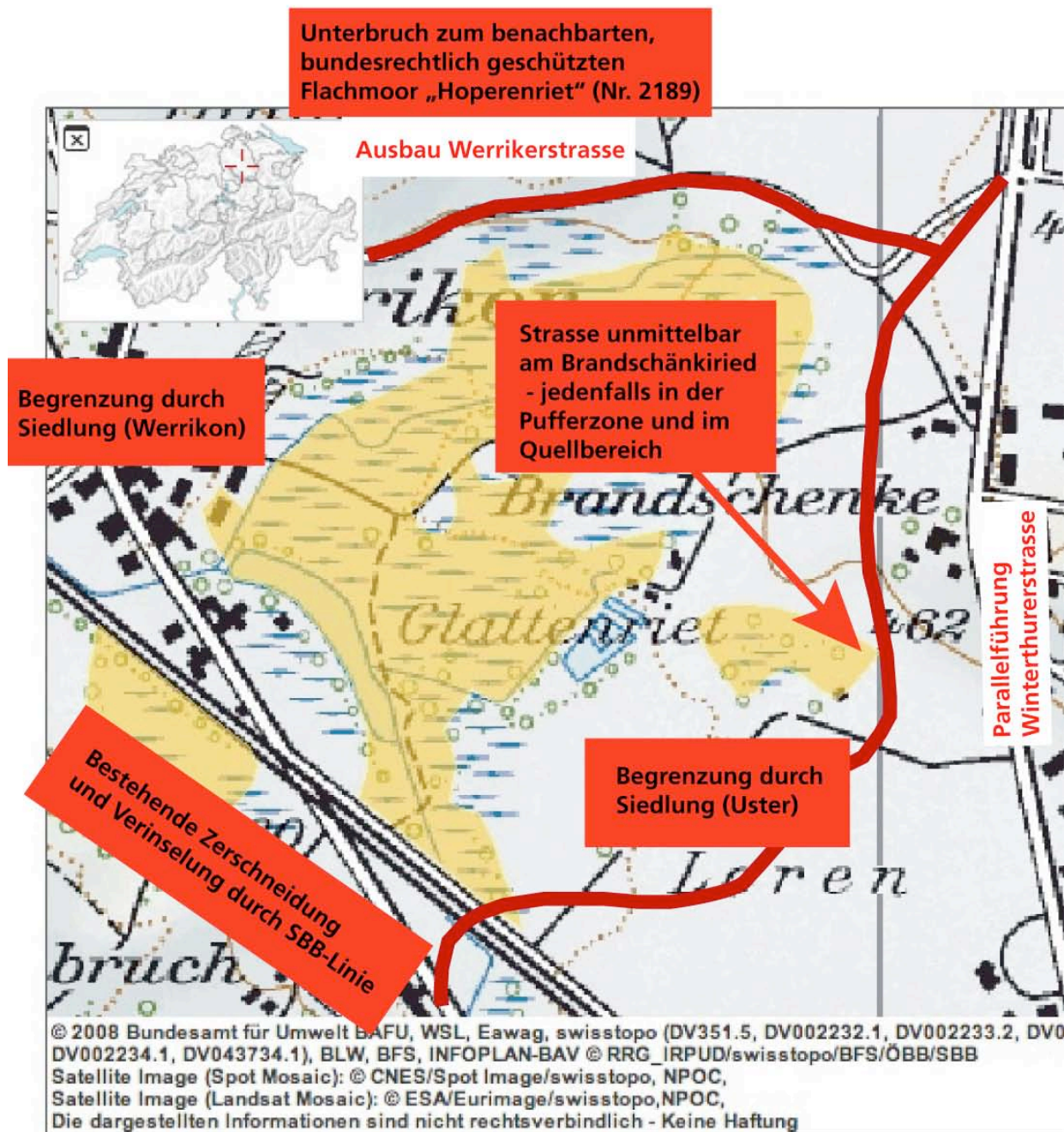




# Anhang 3b

Bundesinventar der Flachmoore von nationaler Bedeutung  
Objekt 2190 Werriker-, Glatten- und Brandschänkiried

Totale Verinselung durch „Uster West“





LEBENSQUALITÄT USTER WEST

## **Anhang 4:**

**Weisung zur Volksabstimmung vom 5. April 1981**



KANTON ZÜRICH

# Volksabstimmung

vom 5. April 1981

Inhaltsverzeichnis	Seite
Kurze Erläuterung der Vorlagen . . . . .	3
Gesetz über die Organisation und die Geschäftsordnung des Kantonsrates (Kantonsratsgesetz). . . . .	10
Gesetz über die Aufhebung und Bereinigung von Gesetzen für die Zürcher Gesetzessammlung 1981 (Bereinigungsgesetz) . . . . .	28
Sanierung von Strassenkreuzungen mit der SBB-Strecke Wallisellen-Uster (Teilstück Wallisellen bis und mit Werrikon) . . . . .	60
Volksinitiative zur Entlastung des Stimmbürgers von unbestrittenen Abstimmungsvorlagen . . . . .	68
Volksinitiative für Änderung der Strafprozessordnung (Verteidigung bei Gewaltverbrechen). . . . .	79
Volksinitiative Demokratie auch bei der Oberland-Autobahn (Teilstück Uster). . . . .	87

### 3. Sanierung von Strassenkreuzungen mit der SBB-Strecke Wallisellen-Uster (Teilstück Wallisellen bis und mit Werrikon)

Seite 60

In der kantonalen Volksabstimmung vom 18. Februar 1979 bewilligten die Stimmberechtigten einen Staatsbeitrag an den Ausbau der Strecke Wallisellen-Uster auf Doppelspur mit schienenfrei zugänglichen Perrons auf allen Bahnhöfen und Stationen. Bereits in jener Vorlage wurde darauf hingewiesen, dass für den Ersatz der gleichzeitig mit den bahnbaulichen Arbeiten aufzuhebenden Niveauübergänge noch erhebliche zusätzliche Aufwendungen notwendig sein würden. Mittlerweile sind die Planungsarbeiten so weit fortgeschritten, dass auch für diese ergänzenden Arbeiten ein Programm zum Beschluss vorgelegt werden kann. Es geht um jene Kreuzungsbauwerke, die der Staat zu errichten hat, und zwar auf dem Teilstück der Ausbaustrecke von Wallisellen bis und mit Werrikon. Für die Sanierung im Stadtkern Uster stehen die grundlegenden definitiven Entscheide noch aus, weshalb dieser Abschnitt zu einem späteren Zeitpunkt gesondert behandelt wird.

Das Sanierungsprogramm mit Bauvorhaben in den Ortschaften Dübendorf, Nänikon und Werrikon erfordert – nach Abzug der feststehenden SBB- und Gemeindebeiträge – einen Rahmenkredit von 38,6 Mio. Franken. Der Bund hat ebenfalls einen Beitrag in Aussicht gestellt, so dass sich die kantonalen Lasten voraussichtlich verringern werden.

Durch diese notwendige und sinnvolle Ergänzung des Doppelspurausbaus soll erreicht werden, dass der öffentliche und der private Verkehr im Glattal auch in Zukunft zweckmässig aufeinander abgestimmt sind. Die Streckenarbeiten für den Bau der Doppelspur Wallisellen-Uster werden nun in Angriff genommen.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen den Stimmberechtigten die Vorlage zur Annahme.

## 3.

**Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Rahmenkredites für die Sanierung von Strassenkreuzungen mit der SBB-Strecke Wallisellen–Uster (Teilstrecke Wallisellen bis und mit Werrikon)**

(vom 17. November 1980)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in einen Antrag des Regierungsrates,  
*beschliesst:*

I. Für die Sanierung der Kreuzungen von Staatsstrassen I. Kl. mit der SBB-Strecke Wallisellen–Uster (Teilstrecke Wallisellen bis und mit Werrikon) wird ein Rahmenkredit von 38,6 Mio. Franken bewilligt.

II. Der Kredit erhöht oder ermässigt sich um den Betrag, der sich durch eine allfällige Bauverteuerung oder -verbilligung zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (Preisstand: Januar 1980) und der Bauausführung ergibt.

III. Über die Freigabe der Teilkredite (Objektkredite) beschliesst der Kantonsrat endgültig.

IV. Dieser Beschluss unterliegt der Volksabstimmung

V. Veröffentlichung im Amtsblatt und in der Gesetzessammlung.

VI. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Zürich, 17. November 1980

Im Namen des Kantonsrats  
Der Präsident  
E. Spillmann  
Der Sekretär  
E. Szabel

**Beleuchtender Bericht**

(Verfasst vom Regierungsrat)

**1. Der Ausbau der Glattallinie**

Die Schweizerischen Bundesbahnen stehen vor dem Ausbau der Strecke Wallisellen–Uster auf Doppelspur mit schienenfrei zugänglichen Perrons auf allen Bahnhöfen und Stationen.

In der kantonalen Volksabstimmung vom 18. Februar 1979 bewilligten die Stimmberechtigten mit deutlichem Mehr einen Staatsbeitrag von 49,6 Mio. Franken an diesen Bahnausbau; die Beitragsleistung geht zu Lasten des Fonds für die Finanzierung von Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Bereits im Beleuchtenden Bericht zu dieser Kreditvorlage wies der Regierungsrat darauf hin, dass für den Ersatz der – zweckmässigerweise – gleichzeitig mit den bahnbaulichen Arbeiten aufzuhebenden Niveauübergänge noch erhebliche Aufwendungen notwendig sein werden. Mittlerweile sind die Planungsarbeiten so weit fortgeschritten, dass der Kreditbedarf für die Sanierung der niveaugleichen Kreuzungen Strasse/Bahn und die Erweiterung von Unterführungen mit hinreichender Genauigkeit ermittelt werden kann.

**2. Der heutige Zustand**

Gegenwärtig bestehen zwischen der Gemeindegrenze Wallisellen/Dübendorf und Werrikon (Uster) 15 Kreuzungen öffentlicher Strassen mit dem auf Doppelspur auszubauenden Abschnitt der SBB-Glattallinie. Es handelt sich um drei niveaugleiche Kreuzungen, bei denen die Strasse unter der Bahn durchgeführt wird, und um 12 Niveauübergänge. Nach der Klassifikation der kreuzenden Strassen gegliedert, ergibt sich folgendes Bild:

	Unterführungen	Niveauübergänge
Strassen I. Kl.	2	3
Strassen II. Kl.	–	3
Strassen III. Kl.	1	6
	3	12

**3. Das Sanierungsprogramm**

Mit der Einführung eines Bahnbetriebes nach S-Bahn-Normen wären die niveaugleichen Bahn-Strassen-Kreuzungen während mindestens 5 von 19 Betriebsstunden im Tag gesperrt. Die Aufhebung von

Niveaübergängen, welche ernsthafte Gefahrenquellen für alle Verkehrsteilnehmer und Störfaktoren für den Bahnbetrieb darstellen, ist ein altes und kaum bestrittenes Postulat. Der Ersatz von Niveaübergängen durch niveaungleiche Kreuzungsbauwerke wäre nach dem Ausbau der Glattallinie – namentlich nach Aufnahme des S-Bahn-Betriebes – mit grossen Schwierigkeiten und zusätzlichen Kosten verbunden. Es drängt sich daher auf, nicht nur die zwangsläufig notwendige Erweiterung bestehender Unterführungen, sondern auch den Ersatz der Niveaübergänge auf der Grundlage eines umfassenden Programms mit dem Bahnbau zu koordinieren.

Die Vorlage beschränkt sich auf jene Kreuzungsbauwerke, die der Staat bauen muss. Das sind solche, welche für die Aufhebung von Niveaübergängen an Strassen I. Kl. nötig sind. Entsprechende Bauwerke an Strassen II. und III. Kl. werden durch die Gemeinden gebaut und vom Staat mit Beiträgen unterstützt. Solche Beiträge sind gebundene Ausgaben und deshalb nicht Gegenstand der Vorlage. Sie werden durch den Kantonsrat mit dem Budget bewilligt.

Das Kreditbegehren beruht auf folgendem Programm:

Gemeinde Dübendorf

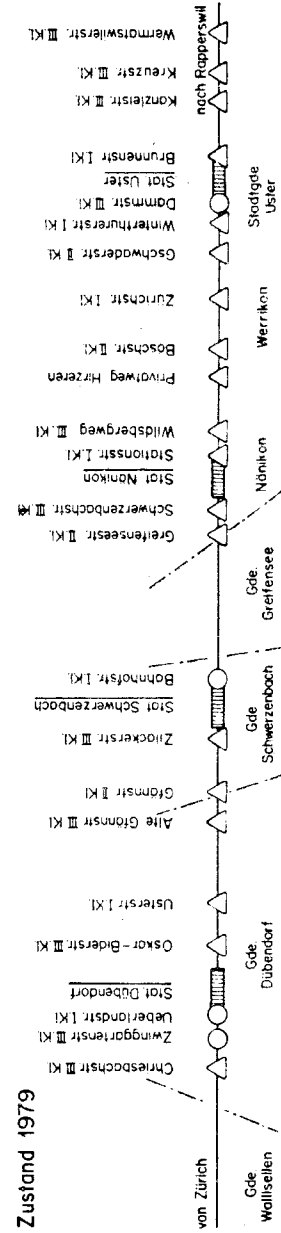
Die Niveaübergänge Chriesbachstrasse III. Kl., Oskar Biderstrasse III. Kl., Alte Gfännstrasse III. Kl. und Gfännstrasse II. Kl., sind für das Staatsstrassennetz nicht von Bedeutung; ihre Aufhebung und ihr allfälliger Ersatz obliegen daher der Gemeinde. In den Bereich staatlicher Baupflicht fallen indessen die Kreuzungen der Bahn mit der Usterstrasse I. Kl. Nr. 2 und der Überlandstrasse I. Kl. Nr. 1. Der bewachte Niveaübergang mit Wärterposten an der Usterstrasse soll aufgehoben werden. Im Bereich des Quartiers Schossacher soll dafür ein für Motorfahrzeuge und Fussgänger bestimmtes Unterführungsbauwerk in den üblichen Abmessungen erstellt werden.

Mit der Aufhebung des Niveaüberganges Usterstrasse erfährt die Überlandstrasse I. Kl. Nr. 1 im westlichen Teil von Dübendorf eine stärkere Belastung. Damit genügt die bestehende Unterführung dieser Strasse den Anforderungen nicht mehr. Da diese Bahnbrücke renovationsbedürftig ist und für den Bahnausbau ohnehin stark verbreitert werden muss, drängt sich eine Erneuerung des Bauwerkes auf, die auch die Bedürfnisse des Strassenverkehrs berücksichtigt. Das entsprechende Projekt bringt der Gemeinde Dübendorf auch eine wesentliche Verbesserung der Fussgängerverbindungen.

Glattallinie Wallisellen – Uster

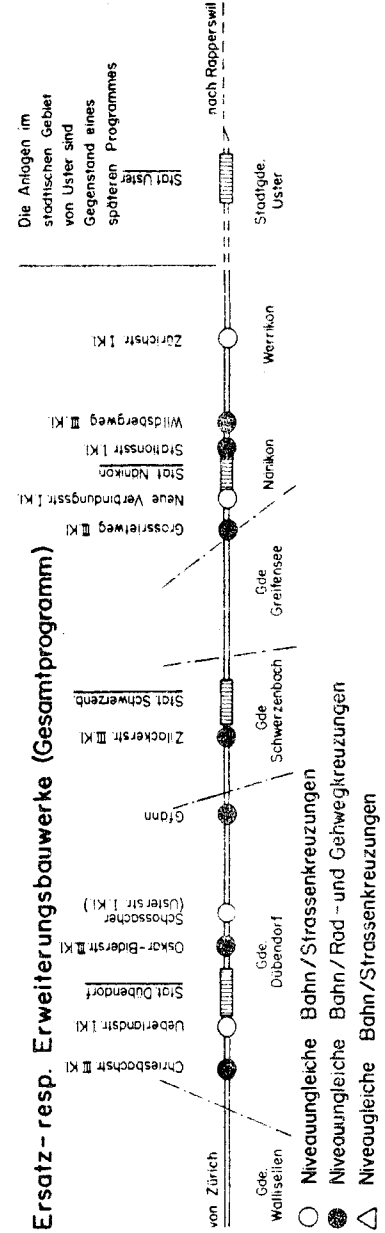
Bahn – Strassenkreuzungen

Zustand 1979



- Niveaungleiche Bahn/Strassenkreuzungen
- △ Niveaungleiche Bahn/Strassenkreuzungen

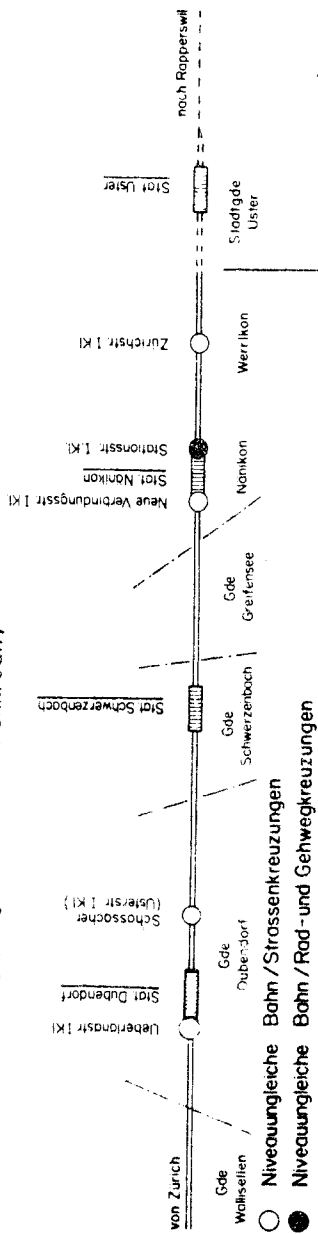
Ersatz- resp. Erweiterungsbauwerke (Gesamtprogramm)



- Niveaungleiche Bahn/Strassenkreuzungen
- Niveaungleiche Bahn/Rad- und Gehwegkreuzungen
- △ Niveaungleiche Bahn/Strassenkreuzungen

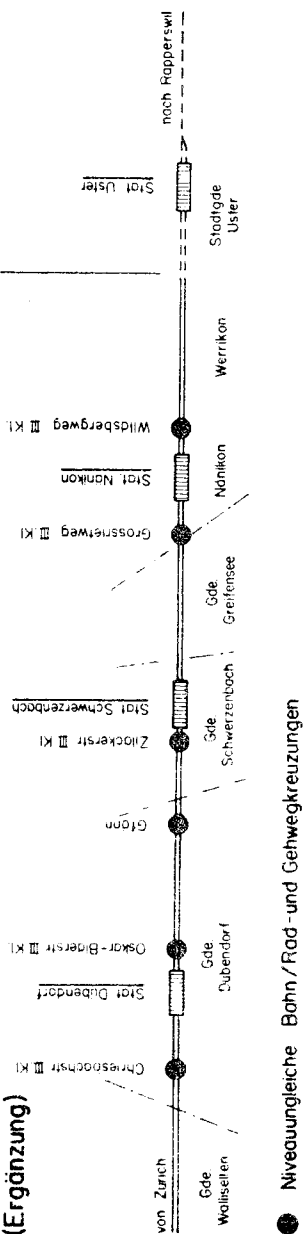
# Glattlinie Wallisellen - Uster

## Kantonales Sanierungsprogramm (Rahmenkredit)



Die Anlagen im städtischen Gebiet von Uster sind Gegenstand eines späteren Programmes

## Kommunale Bauaufgaben (Ergänzung)



### Gemeinde Schwerzenbach

Der bestehende Niveauübergang der Zilackerstrasse III. Kl. berührt die Baupflicht des Staates nicht. Sein Ersatz durch die Gemeinde Schwerzenbach ist freilich aus der Sicht des Bahnbaus von vorrangiger Bedeutung. Die Gemeinde hat bereits den entsprechenden Kredit bewilligt. Mit dem Bau des Ersatzbauwerkes wurde begonnen.

### Gemeinde Volketswil

Die niveaugleiche Kreuzung der Greifenseestrasse II. Kl. Nr. 12 mit dem Bahntrasse an der Gemeindegrenze gegen Uster kann aufgehoben werden, weil die Fahrverbindung zwischen Greifensee und dem Industriegebiet von Volketswil über die bereits erstellte Grossrietstrasse und die neue Staatsstrasse, welche die Stationsstrasse I. Kl. Nr. 8 in Nänikon-Uster ersetzen soll, gewährleistet wird.

### Stadt Uster

Im Gemeindebann Uster sind mehrere Abschnitte zu unterscheiden, nämlich Nänikon, Werrikon und der eigentliche Stadtkern.

In *Nänikon* sind die Niveauübergänge der Schwerzenbachstrasse III. Kl. und der Vogelsangstrasse III. Kl. nur von lokaler Bedeutung; die als Ersatz vorgesehenen Objekte Grossrietweg (III. Kl.) und Wildsbergweg (III. Kl.) sind dementsprechend auf kommunaler Ebene weiter zu verfolgen.

Die niveaugleiche Kreuzung der Stationsstrasse I. Kl. Nr. 8 mit der Bahn ist hingegen durch den Staat zu sanieren. Zunächst ist eine neue Verbindungsstrasse I. Kl. Nänikon-Greifensee anzulegen, welche – samt ihren Nebenanlagen – das bestehende Strassennetz zu einer funktionellen Einheit zusammenschliesst. Die Bahn wird westlich des bestehenden Niveauübergangs und des Stationsgebäudes unterführt. Die neue Strasse bietet so auch einen Ersatz für den aufzuhebenden Niveauübergang der Greifenseestrasse II. Kl. Nr. 12. Überdies soll im Trasse der bestehenden Stationsstrasse eine Rad- und Gehwegunterführung als kurze Querverbindung und als Zugang zu den Bahnperrons und übrigen Stationsanlagen angelegt werden.

In *Werrikon* wird der Niveauübergang der Zürichstrasse HVS P. I. Kl. Nr. 1, unter Verlegung der Kreuzung nach Westen durch ein Unterführungsbauwerk ersetzt. Diese Lösung gestattet gleichzeitig der Stadt Uster, mit geringem Aufwand auch den Niveauübergang der Böschstrasse II. Kl. Nr. 25 aufzuheben.

In bezug auf die Sanierung im *Stadtkern von Uster* decken sich zwar die grundsätzlichen Vorstellungen der kantonalen und der städtischen Behörden; die definitiven Entscheide, welche auch die Einzelheiten



festlegen, stehen aber noch aus. Unter diesen Umständen wurde es als richtig erachtet, diesen Abschnitt zu einem späteren Zeitpunkt gesondert zu behandeln.

#### 4. Der zeitliche Ablauf

Das Programm für die Aufhebung der Niveauübergänge und die Anpassung bestehender Kreuzungsbauwerke soll im Gleichtakt mit den Arbeiten der Bahnanlagen verwirklicht werden. Das Bauprogramm der SBB geht davon aus, dass die Objekte im Raum Dübendorf im Sommer 1982, diejenigen im Raum Uster im Herbst 1983 vollendet sein sollen.

#### 5. Der Rahmenkredit und seine Höhe

Für das dargestellte Sanierungsprogramm ist ein Rahmenkredit von 38,6 Mio. Franken zu bewilligen.

Der *Rahmenkredit* gemäss § 26 des Finanzhaushaltsgesetzes gibt die Möglichkeit, durch einen *Grundsatzentscheid* die Ausgaben für mehrere Objekte, die einem gemeinsamen übergeordneten Zweck dienen, zu bewilligen und so ein einheitliches Programm zu verwirklichen. Die Stimmberechtigten können sich damit zu einem Gesamtkonzept aussprechen, das hernach planmässig durchgeführt werden kann.

Die Bewilligung des Rahmenkredites schafft zudem die Grundlage für ergänzende Gespräche mit den Gemeinden, in denen Übereinstimmung auch bezüglich derjenigen Fälle gefunden werden soll, wo noch Varianten denkbar sind. Der endgültige Entscheid über die konkrete Lösung im Einzelfall bleibt dem Kantonsrat vorbehalten, der gemäss Dispositiv III des Kreditbeschlusses ermächtigt wird, die Objektkredite für einzelne Bauwerke oder Gruppen von solchen in abschliessender Kompetenz zu bewilligen.

Die *Höhe* des beantragten Rahmenkredites wird zunächst durch die veranschlagten Bruttobaukosten des kantonalen Sanierungsprogramms von 41,9 Mio. Franken bestimmt. Diese sind anhand von vergleichbaren Objekten und aufgrund von Erfahrungswerten, jedoch unter Beachtung der besonderen Randbedingungen, generell ermittelt worden; die Berechnungen beruhen auf dem Kostenstand Januar 1980.

An die Bruttobaukosten von 41,9 Mio. Franken haben die Gemeinden aufgrund des Strassengesetzes – an Nebenanlagen wie z. B. Gehwege – 1,0 Mio. Franken beizutragen. Diese werden vom Regierungsrat verbindlich veranlagt und stellen für die Gemeindehaushalte gesetzlich gebundene Ausgaben dar. Die Beiträge der SBB von 2,3 Mio. Franken sind von der Kreisdirektion III (Bauabteilung) schriftlich und abschlies-

send zugesichert und vom Verwaltungsrat genehmigt worden. Sie sind durch die Höhe der kapitalisierten Bewachungskosten bestimmt, die mit der Sanierung wegfallen. Hingegen liegt die verbindliche Zusage für den allerdings vom Bundesamt für Strassenbau in Aussicht gestellten Bundesbeitrag in der Grössenordnung von 5,9 Mio. Franken noch nicht vor, so dass der in Frage stehende Betrag noch nicht von den Gesamtkosten abgezogen werden kann. Demzufolge sind für die Berechnung des zu beschliessenden Nettorahmenkredites von den 41,9 Mio. Franken Bruttobaukosten 1,0 Mio. Franken Gemeindebeiträge sowie der SBB-Beitrag von 2,3 Mio. Franken in Abzug zu bringen, was einen Kreditbedarf von 38,6 Mio. Franken ergibt.

#### 6. Zusammenfassung

Es geht beim kantonalen Programm zur Sanierung der Strassenkreuzungen um eine notwendige und sinnvolle Ergänzung des Doppelspurausbaues. Die Verkehrsbeziehungen im Glattal dürfen nicht unterbrochen, sondern müssen auch weiterhin gegenseitig abgestimmt werden. Die Krediterteilung ist dringend, damit beim Bau der Doppelspur Wallisellen-Uster keine Verzögerungen eintreten.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen den Stimmberechtigten die Vorlage zur Annahme.