

17. Mai 2021

Patricio Frei
Talweg 165
8610 Uster



Wortmeldung der Grünen

An die Präsidentin des Gemeinderates
Frau Anita Borer
8610 Uster



Traktandum 6 – Weisung 78 – Revision Ortsplanung «Stadtraum Uster 2035», Ergänzungsbericht zum Stadtentwicklungskonzept STEK

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Geschätzte Anwesende

Die Aufgabe für diesen Bericht war klar: «Das STEK in diesem Bereich [der Bahnquerungen] zu vertiefen und mit einem Ergänzungsbericht zu erweitern» damit «die Stadt Uster eine fachliche und politische Haltung der städtischen Interessen etablieren kann». Aus Sicht der Grünen verfehlt der Bericht dieses Ziel bei weitem. Gerne führe ich ihnen aus, wie wir darauf kommen.

Zunächst gilt es dem Stadtrat ein Kränzchen zu winden: Er hat den Bericht in einem Echoraum mit der Kommission behandelt und anschliessend dem Gemeinderat zur Behandlung vorgelegt, obschon er dies gar nicht hätte tun müssen. Damit hat es sich mit dem Lob denn auch schon. Der Gemeinderat hat nun einfach die Möglichkeit, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen – mehr nicht.

In Kürze zusammengefasst verlangt das vorliegende Papier wegen dem Bahnausbau drei Unterführungen für den motorisierten Individualverkehr, einzig bei der Aathalstrasse bedarf es zusätzlicher Abklärungen. Um negative Auswirkungen zu mildern, schlägt das Konzept «flankierende Massnahmen» vor. Zudem soll es drei Unterführungen einzig für Fussgängerinnen und Velofahrer geben.

Der Ergänzungsbericht ist kein Wurf. Er führt lediglich die auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtete Verkehrspolitik der 80er Jahre linear weiter. Hier die wichtigsten 5 Kritikpunkte:

1. Auto-Unterführungen: Nachdem **eine** Überführung Uster West nicht realisierbar ist, will die Stadt jetzt tatsächlich beim Kanton **drei** Unterführungen beantragen. Wozu brauchen wir die plötzlich alle? Der Zusatzbericht gibt darauf leider keine schlüssige Antwort.

Kein Verständnis haben wir Grünen, dass die Stadt plötzlich die Idee einer Unterführung Zürichstrasse verfolgt: Bereits vor rund 40 Jahren galt diese wegen dem nahen Riet als nicht realisierbar und daran dürfte sich kaum was geändert haben – das zeigt nicht zuletzt auch das Aus für Uster West.

2. Flankierende Massnahmen: Der Ergänzungsbericht erwähnt zwar, dass es flankierende Massnahmen braucht, um «negative Begleiterscheinungen» zu schmälern. Wie diese aussehen könnten, darüber verrät der Bericht allerdings herzlich wenig. Erwähnt werden einzig «Pfortneranlagen» auf den Einfallachsen zur Dosierung des Verkehrs. Diese sind zwar gut gemeint – finden in der Schweiz in der Praxis allerdings kaum Anwendung. Ob sich der Kanton genau in Uster auf einen Versuch einlassen wird, wissen wir nicht. Da stellt sich die Frage: Wozu auf ein Dosiersystem hoffen, das vielleicht nicht kommt, um ein bestehendes Dosiersystem – in Form von Bahnschranken – zu ersetzen?

3. Bezeichnung Konzept: Es stellt sich die Frage, ob der Bericht die Bezeichnung «Konzept» überhaupt verdient. Er wirkt eher wie eine Auslegeordnung. Von einem Konzept erwarten wir Grünen, dass es den Problemen auf den Grund geht und Vor- und Nachteile möglicher Lösungen aufzeigt. Es geht ja nicht bloss darum, den Verkehr auf die andere Seite der Bahnlinie zu bringen, sondern um Fragen wie: Woher kommt der Verkehr und wo will er hin? Ist das Ziel/die Quelle in Uster? Und welche Auswirkungen hat eine Unterführung? Riskieren wir damit Mehrverkehr in der Stadt, weil es für Autofahrer plötzlich interessant wird, die Autobahn früher zu verlassen, um das Nadelöhr Aatal-Wetzikon zu umfahren?

Am anschaulichsten zeigt sich dies beim Thema Halbumfahrung: Nach Uster West droht auch der Moosackerstrasse das vorzeitige Ende. Was bleibt dann? Nördlich des Zentrums keine Umfahrung, südlich auch nicht und dazwischen neue, ungelöste Probleme, wo denn der Verkehr hin soll, den eine Unterführung Winterthurerstrasse zusätzlich ins Zentrum bringt. Die Schwächen dieses angeblichen «Konzepts» manifestieren sich auch bei der Unterführung Aathalstrasse. Da schreiben die Autoren von einem Fragezeichen «bezüglich Auswirkung auf die regionalen Verkehrsströme». Wir sollen also einen Bericht gutheissen, der wichtige Fragen offen lässt. Mit anderen Worten: Wir kaufen die Katze im Sack.

4. Die wichtigste Frage: Der Zusatzbericht gibt keine Antwort auf die wichtigste Frage: Wie schaffen wir es, dass Uster tatsächlich umsteigt? Mit drei Auto-Unterführungen, glaubt offenbar der Stadtrat. Wir Grünen haben unsere Zweifel, dass dies wirklich die richtige Antwort ist. Die drei zusätzlichen Unterführungen für Fussgängerinnen und Velofahrer sind zwar gut fürs Gewissen, aber damit bewirken wir keine wesentlichen Veränderungen. Das Minimum wäre eine Planung, bis wann auch an den übrigen Strassen Unterführungen für Fussgängerinnen und Velofahrer gebaut werden, angefangen beim Talweg, der besonders als Schulweg sehr wichtig ist.
5. Gewichtung: Kernanliegen des Berichts sind die Unterführungen für den motorisierten Individualverkehr – doch das ist die falsche Gewichtung. Damit schenkt er entscheidenden Vorgaben und Parametern zu wenig Beachtung: So verfolgt Uster mit einer konsequenten Klimapolitik das Ziel Netto Null. Und unsere Stadt hat sich dem Motto «Uster steigt um» verschrieben. Für Netto Null und fürs Umsteigen benötigen wir keine drei neuen Auto-Unterführungen. Diese würden einzig auf weitere Jahrzehnte hinaus die Kapazitäten für den Verkehrsträger erhöhen, von dem wir wegkommen wollen. Der massive Ausbau des motorisierten Individualverkehrs der letzten 50, 60 Jahre hat uns in eine Sackgasse geführt. Wir befinden uns an einem Wendepunkt. Wir müssen beginnen, die Stadt von den Fussgängerinnen und vom Velofahrer her zu denken, zu planen und zu bauen. Es braucht mehr Sicherheit für die Fussgängerinnen und Velofahrer. Und wir wollen, dass Uster zu einer attraktiven Flanier- und Velostadt wird.

Unsere Gesamtbeurteilung ist geprägt vom Dilemma, dass wir den Bericht ja nur zur Kenntnis nehmen und inhaltlich nicht verändern können.

- Wir Grünen verstehen zwar die Motivation für den Rückweisungsantrag, aber wir bezweifeln, dass dieser den ungenügenden Ergänzungsbericht in ein Vorzeigelösung verwandelt wird. Den Stadtrat nun zu einer Zusatzschleife zu zwingen, generiert kaum einen substantiellen Mehrwert. Deshalb lehnen wir den Rückweisungsantrag ab.
- Wir Grünen können einzig bestätigen, dass wir den Ergänzungsbericht zu den Bahnquerungen zur Kenntnis genommen haben – aber einem solchen Bericht können wir nicht zustimmen. Unsere Stimmenthaltung möchten wir als Unmutsbekundung verstanden wissen. Eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik setzt andere Akzente!