

# Vielfalt erzeugt Gegensätze

Das Agglomerationsprogramm für das Zürcher Oberland dreht sich mehr um Raumplanung als um den Verkehr

Nicht grosse Verkehrsprojekte stehen im Aggloprogramm für das Zürcher Oberland im Vordergrund. Eher die Frage, was nötig ist, damit dieser Erholungsraum seinen Charakter nicht verliert.

*Siegan Holz*

Zu Monatsbeginn hat die kantonale Volkswirtschaftsdirektion erstmals ein Agglomerationsprogramm für das Zürcher Oberland vorgelegt. Nur gut die Hälfte der Massnahmen im 200-seitigen Bericht betrifft Verkehrsinfrastrukturen, deren Mitfinanzierung durch den Bund das Ziel der Aggloprogramme ist. Darunter sind auch Eigenleistungen von Kanton und Gemeinden oder laufende Programme wie die Sanierung von Ortsdurchfahrten, Ergänzungen am Radwegnetz oder Schritte zur Beschleunigung des Busverkehrs. Am konkretesten sind Massnahmen in Weizikon: Aufgeführt sind die Umgestaltung der Bahnhofstrasse und ein neuer Bushof für den Verkehrsknoten im Oberland.

## Schwierige Abgrenzung

Der grösste Erfolg für die Region Zürcher Oberland (RZO) ist die Existenz des Programms. Der Zweckverband von 21 Gemeinden setzte dafür alle Hebel in Bewegung, nachdem der Kanton in der ersten Runde das Gebiet nicht einbezogen hatte. Ist das Oberland überhaupt eine Agglomeration? «Ja, mit den Vorteilen einer Stadt und jenen des Landes», sagt RZO-Präsident Urs Fischer, der Weiziker Gemeindepräsident, im Gespräch.

Allerdings deckt sich der Perimeter des Programms nicht mit jenem der RZO. Fischer bedauert das, weil es die interne Diskussion erschwert. Die Gemeinden des Töss- und Jonatal's von Weisslingen bis Wald zählen nicht dazu. Rüti, Dürnten und Bubikon werden nur mitegedacht, sind aber Teil des Aggloprogramms Obsee. Am anderen Ende ist Uster zwar mit im Boot, gerät jedoch immer stärker in den Sog der sich allmählich herausbildenden Glattalstadt. «Das Oberland ist die heterogenste Region des Kantons», stellt Fischer fest. Das ist Segen und Fluch zugleich: Durch die Vielfalt und die Kontraste von mittelebenen Städten bis zum Zürcher Berggebiet sind die Interessen sehr unterschiedlich.

Das geht auch aus dem Programm hervor, das sich über weite Strecken mit raumplanerischen Themen befasst. Als Stärke wird hervorgehoben, dass das Oberland, im Gegensatz zum Glattal, eine kompakte Siedlungsfläche aufweist. Angeregt wird, die künftige Entwicklung «von der Landschaft aus zu denken». Denn das grösste Risiko besteht in der weiteren Zersiedelung, was die Freiräume beeinträchtigen würde. Eine mehr oder weniger sich selbst überlassene Trendentwicklung, heisst es



Um den hohen Erholungswert der Zürcher Oberländer Hügelandschaft erhalten zu können, muss die bauliche Entwicklung vor allem in den regionalen Zentren Uster, Weizikon, Pfäffikon, Hinwil und Rüti stattfinden.

im Bericht, führe zu einem «Teufelskreis»: mehr Strassenverkehr verstärkt den Drang zum Wohnen im Grünen, was wieder Verkehr erzeugt. Am Ende nimmt die Attraktivität der ganzen Region Schaden.

## Vom Strassenverkehr geprägt

Der Kanton will das Siedlungsgebiet denn auch nicht ausdehnen, sondern stellenweise gar verkleinern. Die meisten Gemeinden sehen das anders. Dieser Konflikt wird mit der bevorstehenden Revision des kantonalen Richtplans ausgefochten. Das Problem, dass schlecht erschlossene Gemeinden weiter wachsen wollen, obwohl sie das nicht sollen, zeigt sich gerade im Oberland deutlich. Für Fischer ist es gerade die Aufgabe des über Planungsfragen hinaus erweiterten Verbandes RZO, mit gezielter Standortförderung einen Ausgleich zu schaffen. Entscheidend sei, die überregionale Bedeutung des Zürcher Oberlandes als Erholungsraum zu erhalten.

Zum Verkehr fällt auf, dass grosse Projekte nicht vorkommen: Die Strasse Uster West, weil die Projektierung bereits fortgeschritten ist, die Umfahrung des mittelalterlichen Städtchens Grüningen, weil sie nicht ins Aggloprogramm gehört. Das gilt gleichfalls für das dominierende Thema, die Schliessung der Lücke in der Oberlandautobahn zwischen Uster und Hinwil. Ob und wann dies realisiert wird, ist offen. Im Programm sind mögliche Ersatzmassnahmen auf der Kantonsstrasse

von Hinwil über Untervezikon ins Aatal beschrieben. Festgehalten wird auch, dass die Oberlandautobahn nicht nur vom Durchgangsverkehr entlastet, sondern innerhalb der Region neue Kapazitäten schafft. Deshalb sei sie als Ersatz und nicht Ergänzung der heutigen Transitroute zu betrachten.

Das Oberland ist bereits stark auf den motorisierten Strassenverkehr (MIV) ausgerichtet. Dies, obwohl die Zentren, namentlich Weizikon und Uster, mit jeweils vier Linien der S-Bahn exzellent an Zürich angeschlossen sind und das Busnetz dicht ist. Gleichwohl betrug 2010 der Anteil des MIV zwei Drittel, der Fussgänger- und Veloverkehr machte respektable 19, der öffentliche Verkehr (öV) nur erstaunlich niedrige 14 Prozent aus. Als Ziel ist im Programm formuliert, den öV-Anteil auf 17 Prozent anzuheben und den Langsamverkehr zu halten. Um nur diese beabschiedene Vorgabe zu erreichen, rei-

## AGGLOMERATION AUF DEM LAND

sho. Im 1. Agglomerationsprogramm des Kantons 2007 kam das Zürcher Oberland noch nicht vor. Das betrachtete Gebiet umfasst 15 Gemeinden aus 3 Bezirken: Bärenswil, Bubikon, Dürnten, Gossau, Grüningen, Hinwil, Rüti, Seegraben, Weizikon, Fehraltorf, Hiltman, Pfäffikon, Russikon, Mönchaltorf und Uster. Hier leben 136 000 Personen. Bis 2030 wird ein Anstieg um 13 Prozent auf über 153 000 Einwohner erwartet.

chen Verbesserungen für die Busse und die Vervollständigung des Velowegnetzes jedoch nicht aus. Nötig wäre auch ein regional koordiniertes Parkplatzmanagement, auf das man sich nur schwer wird einigen können.

Grosse Würfe für den öV liegen im Zeithorizont des Programms, der bis 2030 reicht, nicht drin. Das gilt für Doppelspurausbauten im Schienennetz, insbesondere im Aatal, ebenso wie die weitreichenden Pläne für Stadtbahnen. Im regionalen Gesamtverkehrskonzept ist die Nutzung des bestehenden Schienennetzes vom Industriegebiet Fehraltorf bis ins Dorzentrum von Hinwil als Stadtbahn Oberland aufgeführt, dazu ein weiterer Ast der Glattalbahn von Dübendorf über Volketswil nach Uster.

## Ergänzende Qualitäten

Für solche Vorhaben sei mit einer langen Frist zu rechnen, sagt Urs Fischer. Dieses Aggloprogramm ist weniger ein Instrument der Verkehrsplanung als eine umfangreiche Bestandaufnahme. Die Resultate werfen die Frage auf, in welche Richtung sich dieser überdurchschnittlich dynamische Kantonsteil, der mehrere Zentren mit unterschiedlichem Charakter aufweist, entwickeln soll. Möglicherweise kann es, durchaus im Sinne des RZO-Präsidenten, dazu beitragen, dass ein regionales Bewusstsein entsteht. Die Gemeinden des Oberlandes, sagt Fischer, hätten nicht nur unterschiedliche Interessen, sondern vor allem sich ergänzende Qualitäten.