



LEBENSQUALITÄT USTER WEST

Pressespiegel

2012

Laufender Widerstand gegen «Uster West»

Aktualisiert um 12:16 1 Kommentar

An der Generalversammlung des Vereins Lebensqualität Uster war die Umfahrungsstrasse Uster West das zentrale Thema. Der Verein kämpft gegen diese Lösung des aktuellen Verkehrsproblems.



(Archivbild: Fabio Meier)

Artikel zum Thema

Arbeiten an Überführung beginnen nach Ostern

Stadtrat muss Unterführung auf eigenes Risiko planen

Kameras am Bahnhof Uster

Teilen und kommentieren

Der Verein Lebensqualität Uster West (VLUW) hat am Dienstag sein viertes Vereinsjahr mit der Generalversammlung abgeschlossen. Der mittlerweile 125 Mitglieder umfassende Verein engagiert sich für eine nachhaltige und umweltschonende Entwicklung in Usters Westen.

Als Hauptaufgabe sieht der Verein derzeit das «ernsthafte

Infragestellen der Strasse Uster West und ihrer südlichen Fortsetzung, der Moosackerstrasse», wie er in einer

Mitteilung schreibt.

Mittelfristig strebt der VLUW eine demokratisch abgestützte Lösung der Verkehrsprobleme an. Kurzfristig konzentriert er darauf, die Strasse Uster West zu verhindern. Der Verein ist überzeugt, dass dem Projekt Strasse Uster West sowohl die rechtlichen als auch die planerischen und verkehrstechnischen Grundlagen fehlen. Vor allem die Umweltverträglichkeit bezweifelt der VLUW.

Der nächste Meilenstein für das Projekt wird die Beschlussfassung zum Kreditantrag der Regierung im Kantonsrat sein. Je nach Resultat werde sich der Verein weiter auf den Widerstand gegen «problematische Strassenbauprojekte» konzentrieren – oder er könne dazu beitragen, eine Antwort der Bevölkerung auf die Frage zu erarbeiten, welche Verkehrslösungen die Stadt Uster tatsächlich brauche. (khe)

Erstellt: 16.05.2012, 12:12 Uhr

[Alle Kommentare anzeigen](#)

© ZO-Online 2011 Alle Rechte vorbehalten

Der Verein Lebensqualität Uster West gibt sich kämpferisch

USTER Seit vier Jahren engagiert sich der Verein Lebensqualität Uster West gegen das Strassenprojekt Uster West. Der Verein zählt mittlerweile 125 Mitglieder.

Der Verein Lebensqualität Uster West (VLUW) engagiert sich für eine nachhaltige und umweltschonende Entwicklung in Usters Westen. Mitte Mai hat der mittlerweile 125 Mitglieder umfassende Verein sein viertes Vereinsjahr mit der Generalversammlung abgeschlossen.

Als Hauptaufgabe betrachten die Vereinsmitglieder gemäss Mitteilung derzeit noch das ernsthafte Infragestellen der

Strasse Uster West und ihrer südlichen Fortsetzung, der Moosackerstrasse. Diese beiden Strassenstücke bilden Teile der im Richtplan verankerten neuen Verkehrsführung.

Streitpunkt Umwelt

Aufgrund der verfügbaren Informationen ist der Verein überzeugt, dass dem Projekt Strasse Uster West sowohl die rechtlichen, als auch die planerischen

und verkehrstechnischen Grundlagen fehlen. Vor allem die Umweltverträglichkeit wird kontrovers beurteilt. Während die Bauherrschaft, zu der auch die Umweltschutzfachstellen gehören, die Umweltverträglichkeit betont, stellt sich der Verein auf den Standpunkt, dass der Schutz der betroffenen, bundesrechtlich geschützten Naturschutzgebiete gar nicht sichergestellt sein könne.

Im Dunkeln bleibe derzeit die Position der kantonalen Natur- und Heimatschutzkommission, schreibt der VLUW. Er erachtet

es als äusserst unwahrscheinlich, dass das Projekt durch diese Kommission und durch die Fachstelle Naturschutz als umweltverträglich beurteilt wurde.

Weiter Widerstand leisten

Der nächste Meilenstein für das Projekt – und auch für den VLUW – wird die Beschlussfassung zum Kreditantrag der Regierung im Kantonsrat sein. Je nach Resultat werde man sich weiter auf den Widerstand gegen problematische Strassenbauprojekte konzentrieren müssen, schreibt der VLUW. (reg)

Die Oberlandautobahn ist vom Tisch

Die Streckenführung in der Drumlinlandschaft Wetzikon-Hinwil verstösst gegen den Moorlandschaftsschutz

20 Jahre lang plante der Kanton die Schliessung der Lücke in der Oberlandautobahn zwischen Oberuster und dem Kreisel Betzholz. Jetzt heisst das höchste Gericht drei Beschwerden gut und weist das Projekt an den Regierungsrat zurück.

Stefan Hotz

Er wisse schon, was er wolle, könne aber jetzt nichts sagen, meinte Bundesrichter Heinz Aemisegger im April. Da hatte er soeben das Gelände zwischen Wetzikon und Hinwil besichtigt, wo die Oberlandautobahn (A 53) durchführen sollte. Jetzt ist klar, wie wichtig der Eindruck vor Ort für die Entscheidungsfindung war. Das Bundesgericht habe die «streitigen Gebiete» in Augenschein genommen und sei zum Ergebnis gelangt, dass die vom Bundesrat vorgenommene Abgrenzung der Moorlandschaft bei Hellberg den Vorgaben des Natur- und Heimatschutzgesetzes «klarerweise nicht entspricht», heisst es im Urteil, das am Donnerstag veröffentlicht worden ist.

Schutzgebiet verkleinert

Die Oberlandautobahn kann, so wie der Kantonsrat sie 1995 in den Richtplan aufnahm, nicht gebaut werden. Das Bundesgericht hat damit ein Urteil des Zürcher Verwaltungsgerichts von Ende 2010 umgestürzt und drei Beschwerden, eine des Vogelschutzverbandes Birdlife und zwei von Anwohnerinnen, gutgeheissen. Sie hatten angeführt, 1996 sei die Grenze der Moorlandschaft mit ihren charakteristischen Drumlins - langgezogenen Moränenhügeln aus der letzten Eiszeit - zu eng gezogen worden. Der Entwurf von 1993 hatte am Rand von Wetzikon sowie zwischen den Weilern Hellberg (Gossau) und Betzholz (Hinwil) noch ein grösseres Gebiet umfasst (Karte unten rechts). Auf Antrag des Kantons Zürich wurde der Perimeter zurückverlegt, um den Bau der Autobahn zu ermöglichen.

Beim Wetziker Ortsteil Schöneich ist die Sache nicht eindeutig. Zwar führt dort die geplante Brücke des Zubringers zum Anschluss Wetzikon Ost über das Schutzgebiet. Ob dies zulässig wäre, liessen die fünf Bundesrichter offen.

Anders bei Hellberg im Süden des umstrittenen Abschnitts. Hier sollte die Autobahn einen Drumlin der Länge nach unterfahren, der zwischen dem Oberhöfler Riet und dem Chliriet liegt, beides Flachmoore von nationaler Bedeutung. Die Grenze des Schutzgebiets wurde in Längsrichtung über den Hügel gezogen und schliesst so das Chliriet aus der Moorlandschaft aus. Für das Bundesgericht gehört es aber wie die ganze Geländekammer bis zu den Häusern von Hellberg und dem nahen Sennwald zur geschützten Landschaft. Der Bundesrat hat also bei der Festlegung der Abgrenzung sein Ermessen überschritten. Abgesehen von den Interessen des Strassenbaus seien «keine sachlichen Gründe für diesen Perimeterverlauf ersichtlich», heisst es im Urteil.

Fast vollständiges Bauverbot

Ein absolutes Veränderungsverbot gilt in Moorlandschaften zwar nicht. Das Bundesgericht hält aber fest, dass Bauten nur möglich sind, wenn sie dem Schutzziel dienen: der landwirtschaftlichen Nutzung, dem Unterhalt und der Erneuerung rechtmässig erstellter Bauten oder dem Schutz vor Naturereignissen. Mit Zitaten aus der Parlamentsdebatte zum Natur- und Heimatschutzgesetz belegen die Richter, dass der Gesetzgeber einen Antrag, den Bau weitergehender Erschliessungsanlagen zuzulassen, ausdrücklich abgelehnt hatte. Widerspreche ein Vorhaben jedoch den Schutzzielen, sei es unzulässig, «unabhängig vom Gewicht der übrigen auf dem Spiel stehenden Interessen».

Teile des Tunnels Hellberg, der das Schutzgebiet unterqueren sollte, hätten im Tagbau, also in offener Bauweise, erstellt werden müssen. Die gewaltigen Erdbewegungen, die dafür nötig seien, seien mit dem Moorlandschaftsschutz nicht vereinbar, schreiben nun die Richter. Als Fazit stellen sie fest, dass der Schutz der Moorlandschaft von nationaler Bedeutung der vorgesehenen Streckenführung der Autobahn «zwingend entgegensteht».

Auch in einem weiteren Punkt gab das Gericht den Beschwerdeführerinnen recht. Sie hatten ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) verlangt. Der Kanton Zürich hatte dies mit der Begründung abgelehnt, es handle sich um ein kantonales Projekt. Für das Bundesgericht ist eine solche Begutachtung aber aus gleich drei Gründen notwendig: weil ein Schutzgebiet von nationaler Bedeutung betroffen ist, weil für den Bau der Autobahn auch Rodungen nötig sind und weil das Projekt vom Bund übernommen und finanziert werden soll.

Hier hätte es sich das Bundesgericht einfach machen und die Strassenplanung mit einer Rüge dieses Mangels an den Regierungsrat zurückweisen können. Um das Verfahren zu vereinfachen, fällt es dennoch einen Entscheid zur Abgrenzung der Moorlandschaft. Durch das Ergebnis erübrigt sich nun wohl das ENHK-Gutachten.

Aufgrund dieses Urteils kann die Lücke in der Oberlandautobahn zwischen Oberuster und Betzholz nicht wie geplant geschlossen werden. Die ganze A 53 soll im Rahmen des Netzbeschlusses, den die eidgenössischen Räte in diesem Jahr beraten, vom Bund übernommen werden. Er ist auch bereit, das Zürcher Projekt mit Kosten von gegen 1,2 Milliarden Franken zu realisieren, sofern es rechtskräftig wird. Dafür bleibt nicht nur keine Zeit mehr. Anpassungen sind kaum möglich. So haben die Fachleute des Kantons beim Augenschein glaubhaft dargelegt, dass auf die offene Bauweise nicht verzichtet werden könne. Der Tunnel müsste sonst so tief gelegt werden, dass er gegen den Grundwasserschutz verstösst.

Ernst Stocker ist überrascht

Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker zeigte sich vor dem Medien sehr enttäuscht und überrascht von der Deutlichkeit des Urteils. Damit könnten Gemeinden und Anwohner nicht vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Für Stocker ändert sich nichts daran, dass die A 53 ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden soll. Auf Fragen zu alternativen Projekten meinte Markus Traber, der Chef des Amtes für Verkehr, man werde wohl den Fächer öffnen und Varianten weiter südlich oder nördlich ins Auge fassen müssen.

Urteil 1C-71/2011, 1C-73/2011 und 1C-77/2011 vom 12. Juni 2012

Weitergeleiteter Artikel aus der «NZZ am Sonntag» vom 24.06.2012, Seite 10:

Bund plant stärkeren Schutz für wertvolles Ackerland

Das Kulturland soll landesweit besser vor Überbauung bewahrt werden. Anders als Zürich setzt der Bund dabei aber nicht auf starre Verbote, sondern auf eine Kompensationspflicht.

Daniel Friedli

Das Zürcher Stimmvolk hat es letzten Sonntag mit dem Ja zur Kulturlandinitiative getan, bald dürfte der Bund nachziehen. Auch er will das Ackerland der Bauern besser schützen. Wie Stephan Scheidegger, Vizedirektor im Bundesamt für Raumentwicklung (Are), erklärt, sind entsprechende Massnahmen für die nächste Revision des Raumplanungsgesetzes vorgesehen. Die Fachleute von Umweltministerin Doris Leuthard haben dieses Projekt zusammen mit interessierten Kreisen bereits in Angriff genommen.

Im Vergleich zum Wortlaut der Zürcher Initiative, die den absoluten Schutz des Kulturlandes verlangt, setzt der Bund aber auf ein flexibleres Instrument. Im Vordergrund steht derzeit die Erhaltung des wertvollsten Ackerlandes, der sogenannten Fruchtfolgeflächen, durch eine Kompensationspflicht. Sie würde besagen, dass Fruchtfolgeflächen künftig nur noch überbaut werden dürfen, wenn anderswo gleichwertiger Ersatz geschaffen wird. Eine derartige Regel könnte laut Scheidegger jedoch nicht absolut gelten, sondern nur als gesetzlicher Grundsatz. Im Einzelfall müssten Ausnahmen möglich sein.

Eigentlich wären die Kantone schon heute verpflichtet, den Umfang ihrer Fruchtfolgeflächen zu erhalten. Dazu existiert auf Bundesebene ein Sachplan, in dem für jeden Kanton das Soll an schützenswerten Flächen ausgewiesen wird. Die entsprechende Vorschrift ist aber lediglich auf Verordnungsstufe festgeschrieben - und sie wird in der Praxis nur halbherzig umgesetzt. So kritisieren Landschaftsschützer, dass etliche Kantone ihren Vorgaben hinterherhinken, etwa Freiburg, aber auch der Kanton Zürich.

Mit der expliziten Aufnahme der Fruchtfolgeflächen ins Gesetz will der Bund dem Thema nun mehr Gewicht verleihen, wie Scheidegger sagt. Ziel sei es, den Bodenschutz quantitativ und qualitativ zu stärken, um so dem Druck der Immobilienwirtschaft besser entgegenwirken zu können. Noch offen ist, wann das Are seine Vorschläge in den politischen Prozess einspeist. Dies wird auch davon abhängen, ob die kürzlich vom Parlament verabschiedete Revision des Raumplanungsrechts (siehe Box) mit dem Referendum bekämpft wird oder nicht.

Das Beispiel der Zürcher Kulturlandinitiative sorgt derweil auch in anderen Kantonen für Gesprächsstoff. Wie Marionna Schlatter vom Initiativkomitee sagt, haben sich im Zuge der Abstimmung andere grüne Sektionen in Zürich gemeldet und Interesse an ähnlichen

Vorstössen bekundet. Die St. Galler Grünen etwa haben laut Co-Präsident Andreas Graf bereits eine Arbeitsgruppe eingesetzt mit dem Auftrag, ebenfalls ein Initiativprojekt mit ähnlicher Stossrichtung zu erarbeiten. Und auch aus Zug und Luzern haben sich Interessierte gemeldet. Man wolle diskutieren, inwiefern die Zürcher Lösung in Luzern zum Thema werden könnte, sagt die dortige Co-Präsidentin Monique Frey.

Auf der anderen Seite überlegen sich derzeit die Gegner einer verbindlicheren Raumplanung, ob sie gegen das jüngst im Parlament beschlossene Raumplanungsgesetz das Referendum ergreifen wollen. Die Walliser CVP ist entschlossen dazu, fraglich ist aber, wie viel Unterstützung sie für ihren Kampf erhalten wird. Der Hauseigentümerverband hat sich am Freitag von den Plänen distanziert. Er will sich nun lediglich dafür stark machen, dass die Kantone und Gemeinden die neuen Vorschriften mit Augenmass und möglichst im Sinne der Hauseigentümer umsetzen. Der Gewerbeverband, der die Revision ebenfalls ablehnt, wird sich nächste Woche entscheiden.

Bestellen Sie hier Ihr persönliches Abonnement: <http://abo.nzz.ch/>

© NZZ AG 2012 Alle Rechte vorbehalten

Heute, 07:51

Oberlandautobahn**Ratlose und rastlose Autobahn-Befürworter**

Stadt und Region Heute, 07:51



Das Ende der Oberlandautobahn im Kreisel Betzholz bei Hinwil wird noch lange begrünt bleiben. Bild: Christian Beutler / NZZ

Der Bund solle zügig die A 53 übernehmen und die Lücke schliessen, fordern Promotoren der Oberlandautobahn. Für die Gegenseite hat das Urteil aus Lausanne Folgen auch für das Projekt der Strasse Uster West.

Das Nein des höchsten Gerichts von vergangener Woche gegen den Bau der Oberlandautobahn (A 53) zwischen Wetzikon und Hinwil-Betzholz hat ihre Befürworter auf dem falschen Fuss erwischt. Nach dem Eintrag in den Richtplan 1995 habe niemand daran geglaubt, dass nach 17 Jahren die Linienführung praktisch aberkannt werde, heisst es in einer Fraktionserklärung der SVP, die Ruedi Menzi (Rüti) am Montag im Kantonsrat verlas. Nachdem das Zürcher Verwaltungsgericht die Einsprachen abgewiesen hatte, habe man sich auf der sicheren Seite gefühlt.

Mehr als verzögert

Der Eintrag einer Strasse im kantonalen Richtplan sagt jedoch nichts über die Rechtmässigkeit eines Bauprojekts aus. Umweltschützer hatten schon in den neunziger Jahren gegen die Verkleinerung des betroffenen Schutzgebietes protestiert. Dagegen klagen konnten sie erst 2008, nach der Festsetzung des Ausführungsprojekts. Die grüne Fraktion entgegnete im Rat, sie sei nicht enttäuscht über das Urteil. Das Projekt sei fehlerhaft und ungesetzlich gewesen. Die Grünliberalen sekundierten, der Kanton habe von Anfang an die Realitäten nicht sehen wollen.

Der Verein «Zusammenschluss Oberlandstrasse» bedauerte, den Gegnern der

Autobahn scheine es gelungen zu sein, den Bau weiter hinauszuzögern. Das ist stark untertrieben. Mit dem rechtskräftigen Urteil aus Lausanne könne man den Abschnitt Wetzikon– Betzholz vergessen, gab Markus Traber, Chef des Amtes für Verkehr, dem Verein gemäss «Zürcher Oberländer» zu Protokoll. Das gilt auch für den Fall, dass der Bund, wie vorgesehen, die A 53 in das Nationalstrassennetz aufnimmt.

Fast einhundert Kantonsräte wollen nun mit einer dringlichen Anfrage erfahren, wie der Kanton bis dahin die Zeit für ein neues Vorhaben nutzen will. Damit der Bund ein kantonales Strassenprojekt ausführen kann, muss es rechtskräftig sein, wenn der sogenannte Netzbeschluss in Kraft tritt. Das ist voraussichtlich Anfang 2014 der Fall. Bis dahin ist es dem Kanton nicht möglich, ein neues bewilligtes Projekt vorzulegen.

Der Bund kann sich, sofern er die A 53 übernimmt, zwar auf Unterlagen des Kantons abstützen. Das Bewilligungsverfahren, das auf Bundesebene nach anderen Regeln erfolgt, muss aber völlig neu beginnen. Die Strasse wäre auch bei einem gegenteiligen Entscheid des Bundesgerichts nicht bald gebaut worden. Der Nationalrat hat in der letzten Session die vom Bundesrat beantragte Erhöhung des Vignettenpreises von 100 Franken auf 70 Franken reduziert. Damit wäre die Oberlandautobahn, das teuerste Ausbauprojekt im Netzbeschluss, nicht finanziert gewesen.

Folgen für Uster West?

Kritiker des Autobahnprojekts sehen im Urteil des Bundesgerichts Argumente gegen andere Strassenprojekte des Kantons. Das gilt vor allem für die Strasse Uster West. Über dem Projekt, das unmittelbar an einem Flachmoor entlangführt, brütet gegenwärtig die Bau- und Planungskommission des Kantonsrats. Die GLP bezieht sich auf die Aussage im Urteil, dass ein Gutachten der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission beizuziehen ist, sobald ein Objekt von nationaler Bedeutung tangiert wird. Das sei in Uster der Fall, weshalb der Regierungsrat das jetzige Projekt zurückziehen solle, so die GLP. Der lokale Verein «Lebensqualität Uster West» hebt in einer Mitteilung einen weiteren Punkt hervor: Der Kanton wolle Schäden durch die Strasse Uster West für das Werrikerriet kompensieren. Mit dem Urteil des Bundesgerichts sei aber klar, dass die Gerichtspraxis keine Beeinträchtigung von Mooren toleriere – ohne Wenn und Aber.

Anzeige

Ein schlechter Entscheid für den Verkehr

«Oberlandautobahn zurück auf Feld eins»,
Ausgabe vom 22. Juni

Nachdem die Gegner der Lückenschliessung der Oberlandautobahn bis dahin in sämtlichen demokratischen Ausmarchungen unterlegen waren, wurde bekanntlich vor vier Jahren der Kampf gegen die Entlastung der verkehrsgeplagten Bevölkerung auf die Ebene der Gerichte verlagert. Als letzte Instanz hat nun das Bundesgericht zwar die Notwendigkeit der Lückenschliessung der Oberlandautobahn anerkannt, hat aber der geplanten Linienführung ab dem Anschluss Wetzikon Ost bis zum Kreisel Betzholz die Legitimität abgesprochen.

Konsequenterweise dürfte dieses Urteil auch das Aus für den früher oder später notwendig werdenden durchgehenden Doppelspurausbau der S-Bahn-Linie Zürich–Uster–Wetzikon–Rapperswil bedeuten. In diesem Fall dürfte eine alternative Linienführung um einiges schwieriger sein als bei einer Strasse.

Keinen Volksentscheid gewollt?

Ein Wort zur demokratischen Legitimation des Projekts: Der Kantonsrat beschloss am 5. Mai 2003 den referen-

dumsfähigen Objektkredit zur Bearbeitung des Ausführungsprojekts. Hier hätte Gelegenheit bestanden, das Volk entscheiden zu lassen. Dass die Gegnerschaft der Lückenschliessung das Referendum nicht ergriffen hat gegen ein Bauvorhaben, das die Bevölkerung angeblich nicht will, kann ja wohl nur damit zu tun haben, dass die Gegner keinen Volksentscheid wollten.

Die Linienführung des umstrittenen Teilstücks hielt sich exakt an den vom Bundesrat 1996 festgesetzten Moorschutzperimeter. Wenn es den Gegnern, wie nun teilweise behauptet wird, um eine bessere Lösung der Verkehrsproblematik im Zürcher Oberland gehen würde, hätten sie die Beschwerden schon viel früher einreichen können. Bezeichnenderweise wurde aber gegen die bundesrätliche Festsetzung nicht rekuriert, ebenso wenig wie gegen das seit 2005 im Detail bekannte Projekt. Die Beschwerde betreffend Moorschutzabgrenzung hätte also bereits damals und nicht erst 2008 eingereicht werden können.

Die Äusserungen betreffend Notwendigkeit, dass etwas geschehen müsse, und das Gerede über die Alternativen, die angeblich in der Schublade liegen würden, sind nichts anderes als

ein Beleg dafür, dass die links-grüne Seite doch nicht die Verantwortung für das von ihr zu verantwortende Verkehrschaos zu übernehmen bereit ist. Jede andere Variante mitsamt der angeblich schubladisierten Alternative wäre von dieser Seite aus ideologischen Gründen bekämpft worden.

Viele Betroffene

Betroffene von jeder weiteren Verzögerung dieser Lückenschliessung gibt es viele: die Wohnbevölkerung entlang der völlig überlasteten Hauptroute Uster–Hinwil sowie zunehmend an sämtlichen möglichen Ausweichrouten wie auch die Volkswirtschaft, die unzählige Staustunden in ihre Kalkulationen mitzuberechnen hat. Mir hat auch noch niemand plausibel erklären können, was stehende Kolonnen der Umwelt für Vorteile bringen sollen gegenüber einem flüssigen Verkehrsablauf. Es geht nun darum, dass die verbleibende Zeit bis zur endgültigen Übernahme der A53 durch den Bund genutzt wird, um seitens des Kantons Zürich neue Lösungsansätze für die Lückenschliessung aufzuzeigen.

Hans-Heinrich Heusser,
SVP-Kantonsrat, Seegraben

Behauptungen ohne Sachkenntnis

Zum Leserbrief «Ein schlechter Entscheid für den Verkehr»,

Ausgabe vom 4. Juli

Unter dem Titel «Ein schlechter Entscheid für den Verkehr» holt SVP-Kantonsrat Hans-Heinrich Heusser zu einem Rundumschlag gegen jene Gegner der Oberlandautobahn aus, denen das Bundesgericht nun recht gegeben hat. Meinungen sind frei. An die Tatsachen sollte man sich dabei aber schon halten. Hans-Heinrich Heusser setzt sich darüber souverän hinweg.

Wichtiger Unterschied

Er behauptet, die Linienführung des umstrittenen Teilstücks habe sich exakt an den vom Bundesrat 1996 festgesetzten Moorschutzperimeter gehalten. Das trifft jedoch nicht zu. Zu unterscheiden ist zwischen Moorschutz und Moorlandschaftsschutz. Insbesondere im Bereich Bönler hätte das Autobahnprojekt einen Teil der Moorlandschaft als Tunnel durchschnitten, wobei der Tunnel im sogenannten Tagbau geplant war. Das Bundesgericht hat diesen Tunneltagbau in der geschützten Moorlandschaft nun als klar verfassungs- und gesetzwidrig erklärt.

Die Sache mit den Beschwerden

Weiter behauptet Heusser, die Gegner hätten die Beschwerden schon viel frü-

her einreichen können; sie hätten aber bezeichnenderweise weder gegen die bundesrätliche Festsetzung noch gegen das seit 2005 im Detail bekannte Projekt rekurriert. Das ist gleich doppelt falsch: Erstens gibt es gegen eine bundesrätliche Verordnung kein direktes Rechtsmittel. Somit konnte die vom Bundesrat erlassene Moorlandschaftsverordnung mit den umstrittenen Abgrenzungen damals gar nicht angefochten werden. Erst im späteren einzelnen Anwendungsfall konnte vorfrageweise die Überprüfung der bundesrätlichen Verordnung auf deren Gesetzmässigkeit verlangt werden.

Zweitens haben die von mir vertretenen Anwohner bereits im Dezember 2005 formell Einsprache gegen das Projekt erhoben und dabei ausdrücklich die Verletzung des Moorlandschaftsschutzes gerügt. Diese Einsprache hat dann der Regierungsrat im März 2008 (neben anderen) abgewiesen. In seinem 128 Seiten umfassenden Einsprache- und Projektfestsetzungsentscheid ging der Regierungsrat dabei mit keinem Wort auf die Rügen betreffend den Moorlandschaftsschutz ein.

Schliesslich behauptet Hans-Heinrich Heusser, die Beschwerde betreffend die Moorschutzabgrenzung hätte bereits damals, also 2005, und nicht erst 2008 eingereicht werden können.

Auch das ist falsch. Erst der negative Einsprache- und Projektfestsetzungsentscheid des Regierungsrats vom März 2008 konnte mit Beschwerde beim Verwaltungsgericht angefochten werden. Das haben wir auch gemacht. Weil unser kantonales Gericht sich leider scheute, rechtlich korrekt zu entscheiden, musste dann dieser Gerichtsentscheid von Dezember 2010 auch noch an das Bundesgericht weitergezogen werden. Die Bundesrichter zeigten sich nun gegenüber politischem Druck immun und entschieden als Hüter des Rechtsstaats, was eigentlich von Anfang an hätte klar sein müssen: Moorlandschaften von nationaler Bedeutung sind für solche Infrastrukturprojekte tabu.

Es war ein klarer Entscheid

Der Leserbrief von Hans-Heinrich Heusser ist ein illustratives Beispiel für Äusserungen verschiedener Politiker zu diesem klaren Entscheid des Bundesgerichts. Sie rechnen nicht damit, dass ihnen der Rechtsstaat auch einmal Grenzen setzt. Bei jeder Sachkenntnis wird dann einfach weiterhin behauptet, was ins eigene Weltbild passt.

Martin Pestalozzi, Rechtsanwalt,
Vertreter betroffener Anwohner, Rüti

Moorschutz im eigenen Garten

WETZIKON. Ein grosser Teil von Hans Brüggers Garten wird zur Pufferzone des Robenhauser Rieds. Das Bundesgericht bekräftigte diesen Entscheid.

DAVID KILCHÖR

Hans Brüggers Garten am Robenhauser Ried steht per sofort unter beschränktem Moorschutz – ein 15-Meter-Streifen wird zur sogenannten Pufferzone. Brügger rekurrierte gegen die Festsetzung dieser Pufferzone, die ihm verbietet, in diesem Bereich grösservolumige Bauten zu erstellen. Er erhielt aber eine Sonderbewilligung von der Zürcher Baudirektion, den Bereich als Hausgarten zu nutzen.

Brügger blitzte vor Bundesgericht mit seiner Argumentation ab, die Festsetzung der Pufferzone sei ein Eingriff in sein Eigentum sowie dass es keine rechtliche Verpflichtung zur Festlegung von Pufferzonen ausserhalb der eigentlichen Moorbiotope gebe. Brügger hält das Urteil für unverhältnismässig und in Sachen Moorschutz für nutzlos.



Seite 7

Hans Brügger zeigt die Grenze der Pufferzone auf seinem Grundstück. Den Garten kann er nur dank Sonderbewilligung weiter pflegen. Bild: Imre Mesterhazy

Garten wird Pufferzone zum Moor

WETZIKON. Der Eigentümer eines Grundstücks in Wetzikon muss sich damit abfinden, dass seine Parzelle nun als Pufferzone zum Robenhauser Ried dient und eine Überbauung nur noch bedingt möglich ist. Das entschied das Bundesgericht.

URS-PETER INDERBITZIN

Im Sommer 2007 änderte die Zürcher Baudirektion die Verordnung zum Schutz des Pfäffikerseegebiets und setzte im Gebiet Hell in Wetzikon die Zonen neu fest. Die Parzelle Dorfstrasse 67 wurde in einem Abstand von 15 Metern bis zum Flachmoor der Naturschutzumgebungszone und im Übrigen der hydrologischen Pufferzone zugewiesen. In der Naturschutzumgebungszone ist das Errichten von Bauten und Anlagen verboten, und in der hydrologischen Pufferzone dürfen keine grossvolumigen unterirdischen Bauten wie Tiefgaragen erstellt werden; kleinvolumige Anlagen – etwa Untergeschosse von Einfamilienhäusern – sind

in dieser Pufferzone jedoch zulässig. Im konkreten Fall erlaubte die Baudirektion dem Eigentümer zudem, den 15 Meter breiten, in der Naturschutzumgebungszone gelegenen Gürtel weiterhin als Hausgarten und – bis zu einem Abstand von 10 Metern zum Flachmoor – als Gemüsegarten zu benutzen.

Erfolgreiche Beschwerden

Beschwerden des Eigentümers gegen die Festsetzung dieser Pufferzonen an den Zürcher Regierungsrat und an das Zürcher Verwaltungsgericht blieben ebenso erfolglos wie die Beschwerde ans Bundesgericht. In Lausanne hatte der Grundeigentümer argumentiert, die erweiterte Schutzzone und das damit verbundene Verbot von Bauten und Anlagen stellten einen erheblichen Eingriff in sein Eigentum dar. Er bestritt zudem, dass es eine rechtliche Verpflichtung zur Festlegung von Pufferzonen ausserhalb der eigentlichen Moorbiotope gäbe. Das Bundesgericht hat nun all diese Einwände abgewiesen.

Schutz für sensible Tiere

Laut dem Urteil aus Lausanne rechtfertigt der Schutz des Mooregebiets die

getroffenen Massnahmen. Gerade weil die Bauzone unmittelbar an die Grenze des Flachmoors reiche, sei es notwendig, einen 15 Meter breiten Streifen von neuen Bauten und Anlagen und den damit verbundenen Störungen der Moorfauna freizuhalten. Im Innern der Moorfläche, dies hatte bereits das Verwaltungsgericht festgestellt, lebten störungsempfindliche, bedrohte Vogelarten und sehr seltene, licht sensible Insekten.

Keine sanftere Alternative

Entgegen der Auffassung des Grundeigentümers gibt es keine milderen Mittel, um das Schutzziel zu erreichen. Das Verbot der Errichtung von Bauten und Anlagen im 15 Meter breiten Puffer ist laut Bundesgericht verhältnismässig und liegt im öffentlichen Interesse. Schliesslich weist das Bundesgericht darauf hin, dass der Grundeigentümer sein restliches Grundstück im bisherigen Umfang zu Wohnzwecken nutzen und – unter Einhaltung von Auflagen zum Schutz des Moorwasserhaushalts – sogar neue Bauten und Anlagen erstellen kann.

«Die Pufferzone ist absurd»

Die vom Bundesgericht behandelte Liegenschaft an der Dorfstrasse 67 in Robenhausen gehört Hans Brügger, der das über 120-jährige Haus seit mehr als 40 Jahren bewohnt. In der vom Bundesgericht bestätigten Pufferzone hat er seit jeher eine kleine Gartenanlage gepflegt. «Genau genommen ist der Garten hier so alt wie das Haus selber», sagt Brügger.

Über den Ausgang des Verfahrens ist er nicht erstaunt. «Nachdem die Oberlandautobahn aus ähnlichen Gründen abgesagt wurde, machte ich mir keine Illusionen», sagt er. «Ich hatte einfach diese eine Gelegenheit zu rekurrieren und wollte es zumindest versuchen.» Das Urteil hält er für unvernünftig. «Diese Pufferzone nützt niemandem etwas. Mir wurde vorgeworfen, ich würde aus meinem Garten Nährstoffe ins Ried schwemmen. Das wurde nie überprüft und ist nicht wahr. Ich dünge meinen Garten nicht.» Vielmehr kämen Nährstoffe

erwiesenermassen vom Meteorwasser von der Dorfstrasse. «Das wird vom Kehrplatz durch eine Röhre direkt ins Ried geleitet und trägt zweifellos Nähr- und Schadstoffe mit.» Wenn man etwas fürs Moor tun wolle, solle man an solchen Stellen ansetzen.

«Oder direkt bei der Zersiedelung. Der grösste Feind des Moors ist der Mensch selber. Mit dem Bevölkerungswachstum sieht man hier immer mehr Hunde und Katzen im Ried. Diese vernichten Bodenbrüter und vertreiben Tierarten wie beispielsweise Fasane, die ich früher direkt am Garten hatte.» Die Pufferzone sei im althergebrachten Siedlungsgebiet unverhältnismässig und absurd, wenn in unmittelbarer Nähe zum Ried bis zu 13,5 Meter hohe Neubauten erstellt werden könnten. Seinen Garten kann Brügger zwar aufrechterhalten, da er eine Sonderbewilligung hat. «Aber wer weiss, ob die nicht eines Tages entkräftet wird.» (k6)

Mindestens zwei Jahre lang gibt es keine neuen Bauzonen

REGION. Bis mindestens Mitte 2014 werden im Kanton Zürich keine neuen Bauzonen mehr bewilligt. Wichtige kantonale Strassenbauvorhaben wie Uster West werden trotz Annahme der Kulturlandinitiative weitergeplant. Auch die Oberlandautobahn dürfte nicht tangiert werden.

CHRISTIAN BRÄNDLI

Die Baudirektion zieht die Bremse. Ab sofort darf im Kanton kein Kulturland mehr eingezont werden. Dies ist die Reaktion auf die Annahme der Kulturlandinitiative am 17. Juni.

Die Baudirektion geht sogar noch einen Schritt weiter als die Initianten. Bis nämlich die Umsetzungsvorlage erarbeitet und im Kantonsrat beraten ist – also mindestens bis Mitte 2014 –, gilt das Einzonungsverbot für alle

Gebiete, egal, welcher Nutzungseignungsklasse sie angehören.

«Wir wollen nicht, dass jetzt noch schnell Flächen an peripheren Lagen eingezont werden, wo wir es eigentlich nicht wünschen», begründet Kantonsplaner Wilhelm Natrup den Schritt. Gerade im Zürcher Oberland und in der Region Zimmerberg gebe es einige Gemeinden mit Reservezonen, die in den Güteklassen 7 bis 10 liegen, die der Kanton aber nicht einzonen will, weil sie nur mit hohem Aufwand

erschlossen werden könnten und sich somit gar nicht für die Siedlungsentwicklung eignen. Von den kantonsweit rund 1200 Hektaren Reservezonen wären eigentlich nur 650 Hektaren als Fruchtfolgeflächen geeignet.

Keine Chance für Uster

Die Baudirektion sieht aber auch Ausnahmen vor. Dazu gehören etwa Planungen, die durch die Gemeindeorgane bereits vor dem 17. Juni festgesetzt wurden. Knapp an dieser Frist vorbeigeschrammt ist die Stadt Uster, die das 15 Hektaren grosse Gebiet Eschenbüel einzonen will. «Nun müssen wir die Planung sistieren», meinte ein enttäuschter Martin Bornhauser, Usters Stadtpräsident. «Die

Stadt hat jetzt eigentlich keine Reserven mehr. Was bleibt, ist die Verdichtung im überbauten Gebiet», ergänzt Usters Stadtplaner Walter Ulmann.

Auch bei der Schaffung von Freihalte- und Erholungszonen sei eine Ausnahme gerechtfertigt, hält die Baudirektion fest. Insbesondere soll es möglich sein, Erholungseinrichtungen wie Sportplätze zu planen und zu realisieren, die nicht in den bestehenden Bauzonen untergebracht werden können.

Strassen realisierbar

Von der Sistierung ausgenommen sind auch Vorhaben, die sich nach der Spezialgesetzgebung des Kantons richten. Dazu zählt insbesondere das Strassen-

gesetz. Das bedeutet, dass beispielsweise die Strasse Uster West oder die Stedtlumfahrung Grüningen, die teilweise durch Kulturlandflächen führen, weiter geplant werden können, wie Kantonsplaner Natrup bestätigt.

Hoffnung für Autobahn

Soll die Lücke in der Oberlandautobahn noch jemals geschlossen werden können, ist es wichtig, dass auch der Ständerat die Strecke in den Netzbeschluss aufnimmt. Als Nationalstrasse des Bundes wäre sie gemäss Natrup auch dem Wirkungsbereich der Kulturlandinitiative entzogen. Diese kann nämlich nur auf Sachverhalte abzielen, die durch kantonales Planungs- und Baurecht geregelt werden. **Seite 17**

Totaler Bauzonenstopp ab sofort

ZÜRICH. Die Zürcher Regierung verbietet den Gemeinden, nach dem Ja zur Kulturlandinitiative mit ihren Bauvorhaben in Hanglagen auszuweichen. Gleichzeitig erlässt sie Ausnahmen für Golfplätze.

MARIUS HUBER

Ein Brief von Baudirektor Markus Kägi hat in den Zürcher Landgemeinden die schlimmsten Befürchtungen wahr werden lassen. Nach dem überraschenden Ja zur Kulturlandinitiative hatten sie vereinzelt noch gehofft, dass die Regierung die Forderungen der Initianten grosszügig auslegen werde. Wie gestern bekannt wurde, stopft sie stattdessen das letzte Schlupfloch, das den Gemeinden noch geblieben wäre, um trotz allem neue Bauzonen zu schaffen. Ab sofort sind nämlich nicht nur die besonders wertvollen Landwirtschaftsflächen tabu, welche die Initianten vor der Überbauung schützen wollen, sondern das gesamte Zürcher Agrarland. Dazu gehören auch minderwertige Flächen, zum Beispiel solche mit schlechten Böden oder an

steilen Hängen. Dieser Beschluss der Zürcher Baudirektion gilt für die Übergangszeit, bis klar ist, wie die Kulturlandinitiative umgesetzt wird, also voraussichtlich bis Mitte 2014.

Was die Regierung dazu bewogen hat, erklärt Kantonsplaner Wilhelm Natrup so: «Es ging darum, falsche Anreize zu verhindern.» Viele Gemeinden seien vom Ja zur Kulturlandinitiative überrumpelt worden, was sich auch daran zeige, dass es vor der Abstimmung keine Flut an «Last Minute»-Anträgen für neue Bauzonen gab. Es ist jedoch bekannt, dass zum Beispiel Gemeinden im Tösstal und um den Bachtel schon länger nach mehr Siedlungsfläche rufen. Man habe nun befürchten müssen, dass sie in jene Zonen ausgewichen wären, die von der Initiative nicht tangiert sind. Aus raumplanerischer Sicht sei es aber nicht erwünscht, wenn dort Häuser ent-

stünden. Entscheidend ist auch, dass noch nicht klar ist, welche der dortigen Flächen ökologisch besonders wertvoll und deshalb gemäss Initiativtext ebenfalls zu schützen sind. Ein sofortiger Stopp gilt ferner für alle Projekte, die dank Sonderbewilligungen ausserhalb der Bauzonen entstehen sollten.

Golfplätze zählen als Agrarland

Trotz allem ist die Grüne Partei, aus deren Küche das Volksbegehren kam, nicht restlos zufrieden mit den Übergangsbestimmungen der Regierung. Denn diese enthalten auch ein paar Ausnahmeregeln. Eine davon begünstigt den Bau von Sportanlagen, die Rede ist explizit auch von Golfplätzen. Die Regierung begründet dies damit, dass die Initianten in erster Linie darauf zielten, zu verhindern, dass das Landwirtschaftsland immer neuen Wohn- und Gewerbegebäuden Platz machen muss. Erholungseinrichtungen für die Bevölkerung sollten trotzdem realisiert werden können. Was die Golfplätze betrifft, verweist Kantons-

planer Natrup auf die gängige Praxis, diese zum Landwirtschaftsland zu zählen. Dies, weil sie bei Bedarf schnell wieder in Äcker umgewandelt werden könnten. Golfprojekten wie jenen in Lufingen oder in Kappel am Albis sollte deshalb nichts im Weg stehen.

Ganz anderer Meinung sind die Zürcher Grünen. Es gebe keinen Grund, hier Ausnahmen zu machen. Golfplätze würden besonders viel wertvollen Boden verschleissen und nur wenigen Leuten nützen, sagt Parteipräsidentin Marionna Schlatter. «Und was die Behauptung angeht, sie liessen sich rasch wieder zu fruchtbaren Äckern machen – da lacht jeder Bauer bloss drüber.»

Kritik üben die Grünen auch an einer generellen Ausnahmeregel für alle Planungen, der die Gemeindeversammlungen vor der Abstimmung am 17. Juni zugestimmt haben und die nur noch das Okay des Kantons benötigen. Keinen expliziten Einwand erheben sie gegen Ausnahmen für spezielle Vorhaben von Bund und Kanton wie etwa Nationalstrassen und Eisenbahnen.

Wetziker Westumfahrung verzögert sich

WETZIKON. Die Umfahrung des Wetziker Ortskerns verzögert sich um mindestens ein weiteres halbes Jahr. Weil die vorgesehene Route Schutzgebiet tangiert, muss sie neu konzipiert werden.

MICHAEL VON LEDEBUR

Seit dem Entscheid des Bundesgerichts zur Oberlandautobahn im Juni ist klar: Der Moorschutz gilt bei Strassenbauprojekten absolut. Eine Linienführung, die Schutzgebiet tangiert, ist somit rechtlich nicht haltbar. Dieser Grundsatzentscheid bedeutet nun auch einen Rückschlag für das Projekt einer Umfah-

rung des Wetziker Ortskerns im Westen. Der Kanton hat die Planung der Umfahrungsstrasse um ein halbes Jahr zurückgestellt, wie Baudirektionssprecher Thomas Maag auf Anfrage mitteilt. Dies mit dem Ziel, die Linienführung in juristischer und bautechnischer Sicht zu überdenken.

Wer die Linienführung genauer unter die Lupe nimmt, er-

kennt rasch, wo die Krux des Projekt liegt. Im nördlichsten Abschnitt verläuft die Strasse entlang der Schutzgebietsgrenze. Und kurz vor dem Einbiegen in die Pfäffikerstrasse durchschneidet die Route das Schutzgebiet sogar.

Weit hinter dem Zeitplan

Somit verzögert sich ein Strassenbauprojekt, das ohnehin längst hinter dem Zeitplan zurückliegt, weiter. Eigentlich hätten die Baumaschinen diesen Sommer auffahren sollen. Mit einer Realisierung ist nun kaum mehr vor 2014 zu rechnen.

Wahrscheinlicher ist aber ein noch weiterer Zeithorizont. Denn das Bauprojekt umfasst auch einen Tunnel unter dem Chämtnerbach sowie der Bahnlinie hindurch. Die Kosten werden wohl über sechs Millionen Franken betragen. Damit würde das Projekt dem Referendum unterstellt.

Die Verzögerung ist für den Wetziker Gemeinderat eine schlechte Nachricht. Die Westumfahrung spielt in seiner Zentrumsplanung eine wichtige Rolle. Die Wetziker Grünen hingegen halten die Umfahrung für überflüssig.



Heute endet die Industriestrasse beim Robinsonsplatz. Hier würde die Westtangente weiter Richtung Pfäffikerstrasse führen. Bild: Nicolas Zovvi

Wald beteiligt sich an Standortförderung

WALD. Die Gemeinde Wald beteiligt sich am dreijährigen Projekt der Region Zürcher Oberland. Wie der Gemeinderat mitteilt, wurde ein jährlich wiederkehrender Kredit von 22400 Franken, beschränkt auf die Jahre 2013 bis 2015, gesprochen. Die RZO-Delegierten haben kürzlich einem auf drei Jahre befristeten Projekt zugestimmt. Das Konzept umfasst die Handlungsfelder Leben/Freizeit, Arbeiten und Wohnen. Konkret geht es um die Vermarktung des Leistungsangebots im Tourismus, die Positionierung des Wirtschaftsstandorts Zürcher Oberland, die Vernetzung der Gemeinden und Organisationen mit Gewerbe und Industrie, die Koordination von Anfragen für neue Firmenstandorte sowie um die Imagepflege der Wohnregion Zürcher Oberland. (zo)

BESCHLÜSSE DES GEMEINDERATS

WALD. Der Gemeinderat hat folgende Beschlüsse gefasst:

- Für die Erneuerung der Entwässerung des Waschplatzes beim Werkhof wird ein Kredit von 100000 Franken bewilligt.
- Für die Kanalisationserneuerung Wiltstrasse/Hauptstrasse werden die Bauarbeiten der Firma BWT Bau AG, Turbenthal, zum Preis von 157'938 Franken vergeben.
- Für die Erneuerung der Abwasserleitungen im Gebiet Hübelstrasse-Burg-Elbstrasse wird ein Gesamtkredit von 645'000 Franken bewilligt.
- Dem Anschluss und der Gründung des neu zu bildenden Zweckverbands Kindes- und Erwachsenenschutz Bezirk Hinwil wird zugestimmt. (zo)

Der ganze Bericht auf wald.zol.ch



Umfahrung tangiert Schutzgebiet

WETZIKON. Nach dem Bundesgerichtsentscheid zur Oberlandautobahn muss die Wetziker Westtangente neu überprüft werden. Die bisherige Streckenführung tangiert Moorschutzgebiet.

MICHAEL VON LEDEBUR

Die Wetziker warten seit Jahren auf die Westumfahrung. Sie soll die Bahnhofstrasse und das Zentrum vom Verkehr entlasten. In den Plänen des Gemeinderats spielt die Umfahrung eine wichtige Rolle: Sie ist Bedingung dafür, dass Wetzikon ein lebendiges Zentrum erhält. So geht etwa der neue Richtplan davon aus, dass die Bahnhofstrasse in Oberwetzikon zur Begegnungszone wird – was beim derzeitigen Verkehr utopisch scheint. «Unsere ganze Planung ist auf die Westumfahrung ausgerichtet», sagt Gemeindeglied Marcel Peter.

Nun verzögert sich das Verkehrsprojekt um mindestens ein halbes Jahr. Grund dafür ist das Urteil des Bundesgerichts zur Oberlandautobahn. Es geht von einem absoluten Moorschutz aus. Das Problem ist der nördlichste Abschnitt der Westtangente, der die Industrie- und die Pfäffikerstrasse der-einst miteinander verbinden soll. Die derzeitige Linienführung tangiert die Schutzzone.

Der Kanton hat die Planung der Umfahrung um mindestens ein halbes Jahr zurückgestellt, wie Thomas Maag von der Baudirektion bestätigt. Die Linienführung müsse angesichts des Bundesgerichtsentscheids nochmals überprüft werden. Darüber hinaus erteilt das Amt keine Auskünfte, da noch kein konkretes Projekt vorliege. Deshalb sei auch die Linienführung provisorisch.

Entlang der Schutzzonengrenze

Wer jedoch das geografische Informationssystem des Kantons konsultiert, erahnt die Probleme, mit denen sich die Planer herumschlagen müssen. Laut Plan soll die Umfahrung an die Industriestrasse anschliessen; der Chämpnerbach und die Bahnlinie werden mit einem Tunnel unterfahren, ehe die Strasse mit einer leichten Rechtskurve in die Pfäffikerstrasse einmündet (siehe Karte). Die Strasse schlängelt sich so-

mit die Schutzzonengrenze entlang; auf den letzten 100 Metern tangiert sie sie wohl gar. Betroffen ist indes nicht das Robenhauser Ried selbst, sondern die Pufferzone.

Kein Spielraum mehr

Martin Wunderli von den Grünen Wetzikon hat sich im Rahmen der kommunalen Richtplanrevision mit dem Gebiet auseinandergesetzt. Für ihn ist klar: «Bei der Weststrasse besteht eine ähnliche Situation wie bei der Oberlandautobahn. Auch hier ist die Moorlandschaft tangiert.» Er vermutet, dass die gegenwärtige Linienführung durch den Bundesgerichtsentscheid verunmöglicht worden ist. «Wahrscheinlich ging man davon aus, dass man bei der Grenze der Schutzzone Spielraum besitzt.» Das sei nun ausgeschlossen. Ein Umstand, der Wunderli freut: «Eine Umfahrung macht ohnehin keinen Sinn, weil sich das betroffene Gebiet

immer mehr zum Wohngebiet entwickelt.»

Hinzu kommt, dass der Moorschutz über die Grenze der Schutzzone hinausreicht. In den Ausführungen zum Oberlandautobahn-Entscheid wird angedeutet, dass der Moorschutz auch Bauten ausserhalb der Schutzzone verbietet, wenn sie das Moor beeinträchtigen. Inwiefern dies im Fall der Umfahrungsstrasse der Fall wäre, lässt sich nicht eruieren. Es ist wohl einer der Punkte, die die Experten des Kantons derzeit neu prüfen. Ein Fall für Gutachter und Juristen. Bis Ende Jahr werde man die Prüfung abgeschlossen haben, sagt Thomas Maag.

Nicht vor 2014

Nach der ursprünglichen Planung müssten die Baumaschinen bereits seit April dieses Jahres im Einsatz stehen. Nimmt man den Ablauf gemäss Strassensgesetz zum Massstab, ist nun kaum

mehr mit einer Realisierung vor 2014 zu rechnen. Bezüglich des Ausbaus der Abschnitte West- und Industriestrasse werde man aber im kommenden Herbst informieren, sagt Thomas Maag. Bei diesen Teilstücken bestehen keine grösseren Hindernisse, es geht in erster Linie um Belagssanierungen und Signalisationsanpassungen.

Referendum droht

Der letzte Abschnitt hingegen ist eine Herausforderung – nicht nur wegen der ungeklärten Fragen bezüglich des Moorschutzes. Weil der Chämpnerbach untertunnelt werden muss, werden die Kosten wohl sechs Millionen Franken übersteigen. Dann wäre das Strassenbauprojekt dem Referendum unterstellt und müsste womöglich in einer kantonalen Volksabstimmung bestehen. Angesichts dieser Hürden rückt die Vision einer Wetziker Zentrumsumfahrung in weite Ferne.



Der nördlichste Teil der Westtangente ab Industriestrasse dürfte den Planern Probleme bereiten. Grafik: Andreas Steiner

Mobiltelefon und Kosmetika gestohlen

RAPPERSWIL-JONA. Unbekannte sind zwischen Sonntag- und Montagmorgen in ein Geschäftsgebäude an der St.-Dionys-Strasse in Jona eingebrochen. Der oder die Täter verschafften sich Zutritt in die Liegenschaft, indem sie laut Polizei ein Fenster aufhebelten. Im Gebäude wurden dann mehrere Türen aufgebrochen. Die Beute der Einbrecher: ein Mobiltelefon und Kosmetikartikel im Gesamtwert von mehreren hundert Franken. (zo)

Reto Spörri soll in Schulbehörde

DÜRNTEN. Die SVP Dürnten nominert Reto Spörri als Kandidaten für die Schulbehörde. Dies schreibt die Partei in einer Medienmitteilung. Mit Beschluss vom 22. Juni hat der Bezirksrat Hinwil Pascal Duvaud auf dessen Gesuch hin per Ende Schuljahr 2011/2012 als Mitglied der Schulbehörde Dürnten aus dessen Amt entlassen. Der vakante Sitz wurde darum durch die Gemeinde Dürnten zur Neubesetzung ausgeschrieben. Spörri ist Gebietsleiter der ÖKK Rapperswil. Er hat zwei Kinder und ist seit diesem Jahr Präsident der Dürntner SVP. (zo)

IN KÜRZE

Spiele im Garten-Center

DÜRNTEN. Unter dem Motto «Grün bewegt» stehen die Familientage im Garten-Center Meier in Dürnten. Von morgen bis Samstag, 11. August, warten Tanz- und Gartenkurse sowie Geschicklichkeitsparcours auf die Besucher. Die Spiele beginnen um 9 Uhr und dauern bis 17 Uhr, am Samstag bis 16 Uhr. (zo)

Für zu lange Planung gerügt

USTER. Ende November wird in Uster über die Unterführung Winterthurerstrasse abgestimmt. Weil bei der Planung aber Fristen nicht eingehalten wurden, setzte es nun eine Rüge des Bezirksrats ab.

CHRISTIAN BRÜTSCH

Noch bevor die Volksinitiative für die Unterführung Winterthurerstrasse vors Volk kommt, musste sich der Bezirksrat mit der Vorlage beschäftigen. Denn

gegen die Festsetzung des Abstimmungstermins vom kommenden 25. November wurden Stimmrechtsrekluse eingereicht.

Diese Rekluse wurden jetzt vom Bezirksrat Uster abgewie-

sen. Die einzuhaltenden Termine würden keinen früheren Urnengang zulassen, schreibt der Bezirksrat den Rekurrenten.

Keine Konsequenzen

Dafür bezieht das Aufsichtsorgan zum ganzen Verfahren als solches Stellung. Darin kommt der Ustermer Stadtrat nicht so gut weg. So kassiert er vom Bezirksrat eine Rüge für die Nichteinhaltung der Fristen. In der

Gemeindeordnung ist grundsätzlich vorgesehen, dass eine Volksinitiative innerhalb eines Zeitraums von 24 Monaten zwecks Abstimmung an die Urne kommt.

Seit Einreichung der Volksinitiative zur Unterführung Winterthurerstrasse im Juni 2008 sind mittlerweile aber über vier Jahre vergangen – also ein doppelt so langer Zeitraum. Weitere Konsequenzen hat die Verzögerung aber nicht. **Seite 5**

Zu lange an Unterführung geplant

USTER. Mit einem Stimmrechtsrekurs wurde die Vorverschiebung der Abstimmung über die Unterführung Winterthurerstrasse gefordert. Dieser Rekurs wurde abgewiesen – aber eine Rüge für die nicht fristgerechte Behandlung der Volksinitiative hat sich der Stadtrat vom Bezirksrat trotzdem eingehandelt.

CHRISTIAN BRÜTSCH

Am 25. November wird in Uster über die Unterführung Winterthurerstrasse abgestimmt. «Wir sind wild entschlossen, die Abstimmung dann durchzuführen», sagt Stadtpräsident Martin Bornhauser. Diese wilde Entschlossenheit liess der Stadtrat in der Vergangenheit anscheinend vermissen. Die Volksinitiative wurde am 18. Juni 2008 eingereicht. Die Gemeindeordnung sieht vor, dass innerhalb von 24 Monaten das Geschäft an die Urne gebracht werden muss. Das wäre im Sommer 2010 gewesen.

Summierte Verzögerung

Das schleppende Verfahren hat bereits zuvor für Unmut gesorgt. Dem Stadtrat wurde vorgeworfen, nicht vorwärtsmachen zu wollen. Bornhauser verneint dies: «Wir wollten das Projekt nicht verzögern.» Zudem gibt er zu bedenken, dass die Behandlung einer Volksinitiative mehr administrative Arbeit nach sich ziehe, als man landläufig annehme. «Auf unsere Kappe nehmen wir aber, dass es so lange zwischen der Einreichung der Initiative und dem Antrag an den Gemeinderat dauerte.» Immerhin verstrich ein halbes Jahr, bis dem Ge-

meinderat der Antrag auf Teilungültigkeit und Kredit über 470000 Franken vorlag (siehe Kasten). «Eine Erklärung auf Teilungültigkeit ist juristisch heikel, und da wollten wir keine Fehler machen», sagt Bornhauser.

Auch bei einer zweiten Verzögerung zeigt sich Bornhauser selbstkritisch. «Der Wechsel in der zuständigen Abteilungsleitung hat zu einer Lücke geführt. Das hätte so nicht passieren dürfen.» Ansonsten sei es ein äusserst komplexes Geschäft, das mehr Zeit benötigt habe.

Endlich vorwärtsmachen

«Ich wollte, dass es nicht noch zu einer weiteren Verzögerung kommt», erklärt Jürg Gösken. Er ist einer von vier Rekurrenten, die beim Bezirksrat eine Vorverlegung der Abstimmung auf den 23. September forderten. Nach der Absage des Gemeinderats an einen Nachtragskredit von 240000 Franken am 4. Juni dieses Jahres war klar, dass die Volksinitiative an die Urne kommen muss. Gesetzlich vorgeschrieben ist «der nächstmögliche Termin». Dieser wurde, wie eingangs erwähnt, vom Stadtrat auf den 25. November gelegt. Gösken: «Es wäre mit einer anderen Lesart auch möglich gewesen, den Ter-

min auf den 23. September festzusetzen.» Dieser Aussage widerspricht nun der Bezirksrat deutlich und weist den Rekurs ab. «Es braucht noch eine Abstimmungsempfehlung des Gemeinderats», erklärt Ratsschreiberin Barbara Moser. An der letzten Ratssitzung vor den Sommerferien sei der Beschluss vom 4. Juni noch nicht rechtskräftig gewesen. An der kommenden Gemeinderatssitzung vom 3. September ist die Unterführung also erneut traktandiert.

Der Bezirksrat hält aber fest, dass die Bearbeitung der Initiative über Ge-

bühr verzögert worden sei, und schlägt dem Stadtrat vor, geeignete Massnahmen zu ergreifen. Beispielsweise sollten die Verfahrensschritte konkretisiert werden, so wie es im Kanton üblich sei. Noch einfacher wäre, sich gleich an der kantonalen Regelung zu orientieren, um «die Chance zu erhöhen, dass der «Fahrplan» in der Regel eingehalten werden kann». «Wir nehmen diese Rüge ernst», sagt Bornhauser. «Im Normalfall reichen die 24 Monate. Aber die Unterführung Winterthurerstrasse ist kein Normalfall.»

Bereits zwölfjährige Geschichte

Die Geschichte für eine Unterführung an der Winterthurerstrasse ist bereits lang. Schon zweimal wurde darüber abgestimmt. Sowohl im Jahr 2000 als auch im Jahr 2005 scheiterte das Projekt an der Urne.

Planung in Angriff genommen

Am 18. Juni 2008 wurde die jüngste Volksinitiative eingereicht. Am 19. August 2008 stellte der Stadtrat das Zustandekommen der Initiative fest. Am 16. Dezember 2008 stellte der Stadtrat die Teilungültigkeit der Initiative fest.

Am 12. Mai 2009 wurde der entsprechende Antrag zusammen mit dem Kreditbegehren über 470000 Franken zur Ausarbeitung der Vor-

lage dem Gemeinderat unterbreitet. Am 7. September 2009 unterstützte der Gemeinderat den Antrag.

Nachtragskredit abgelehnt

Am 6. Dezember 2011 gelangte der Stadtrat mit einem Nachtragskredit über 240000 Franken an den Gemeinderat. Grund dafür sind Auflagen, die von der kantonalen Volkswirtschaftsdirektion gefordert wurden und noch nicht in der Vorlage eingearbeitet worden waren. Am 4. Juni 2012 lehnte der Gemeinderat diesen Kredit ab. Somit kommt die Volksinitiative ohne ausgearbeitete Vorlage an die Urne. Der Stadtrat setzte den Abstimmungstermin auf den 25. November 2012 fest. (brü)

Kommission empfiehlt «Uster West»

Aktualisiert am 31.08.2012 **3** Kommentare

Die Kommission für Planung und Bau beantragt dem Kantonsrat, dem Verpflichtungskredit zum Bau der Strasse «Uster West» zuzustimmen. Die ablehnende Minderheit beantragt eine moorschonendere Linienführung.



(Archivbild ZO/AvU)

Artikel zum Thema

«Uster West» nicht gefährdet

«Uster West» gefährdet

**Kommt die Winterthurerstrasse noch
vors Volk?**

**Laufender Widerstand gegen «Uster
West»**

**Stadtrat muss Unterführung auf eigenes
Risiko planen**

Oberlandautobahn: Lücke schliessen

Die Mehrheit der Kommission für Planung und Bau des Zürcher Kantonsrates erachtet das Projekt «Uster West» als sinnvoll, um die Verkehrsprobleme im Raum Uster zu lösen.

Strasse entlastet Bevölkerung

Die Verbindungsstrasse sei von grosser kantonaler Bedeutung und weise auf dem Gebiet der Stadt Uster ein sehr hohes Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 16'800 Fahrzeugen pro Tag auf, so die Kommission in ihrer

mit S-Bahn-Doppelspur und Wetziker Tunnel

Teilen und kommentieren

Mitteilung. Tagtäglich stauen sich beim Bahnübergang Winterthurerstrasse die Fahrzeuge im Zentrumsbereich und beim Bahnübergang Zürichstrasse im Weiler Werrikon. Mit dem Strassenprojekt «Uster West» werde eine alternative, niveaufreie Querung der SBB-Linie als deutliche Entlastung der beiden Übergänge geschaffen. Ausserdem werde ein

kurzer Abschnitt der Winterthurerstrasse aufgehoben, sodass kein Verkehr ins Quartier ausweichen könne, begründet die Kommission ihre Meinung. Die neue Strasse entlaste damit das Zentrum von Uster und reduziere die Immissionen für die Bevölkerung merklich.

Das Projekt wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Stadtrat Uster erarbeitet. Es beinhaltet als Hauptelemente die Verlegung der Winterthurerstrasse und die Überführung über die SBB-Linie. Im Gegensatz zur früheren Vorlage bleibt der Bahnübergang Werrikon offen und die Werrikerstrasse wird aufgehoben. Damit wird die angestrebte Vernetzung der beiden Flachmoore Werriker-/Glattenriet und Hoperenriet ermöglicht.

Minderheit will mehr Moorschutz

Die Minderheit der Kommission lehnt die Vorlage 4818 ab, beauftragt den Regierungsrat aber mittels Rückweisung mit der Erarbeitung einer neuen Vorlage: Die Strasse soll im Norden länger auf der Winterthurerstrasse bleiben und erst dann an das bestehende Strassenstück Uster-West anschliessen. Die neue Vorlage soll weiter den Rückbau eines Abschnitts der Winterthurerstrasse südlich der neuen Verbindung Richtung Uster-West enthalten und alle Massnahmen inklusive Kosten aufführen, die für den Kanton und die Stadt Uster durch die Umsetzung eines Verkehrskonzeptes anfallen.

Die beantragte Variante entspreche dem heutigen Richtplaneintrag, sei verkehrstechnisch gleichwertig und genüge – anders als die regierungsrätliche Vorlage – den rechtlichen Vorgaben bezüglich Moor- und Landschaftsschutz so die Meinung der Minderheit.

Das verlangte Verkehrskonzept soll aufzeigen, wie der zu erwartende Mehrverkehr südlich Uster West gelenkt werden kann, um die Bevölkerung möglichst wenig mit dessen negativen Auswirkungen (etwa Lärm, beeinträchtigte Luftqualität, Trennungswirkung) zu belasten.

Erst am Donnerstag hatte der Stadtrat Uster in seiner Antwort auf eine Anfrage von Gemeinderat Werner Kessler bestritten, dass das Projekt nach Annahme der Kulturlandinitiative gefährdet sei (wir berichteten). (khe)

Erstellt: 31.08.2012, 11:39 Uhr

[Alle Kommentare anzeigen](#)

© ZO-Online 2011 Alle Rechte vorbehalten

Unterführung abgelehnt

USTER. Der Gemeinderat von Uster hat gestern für die Abstimmung über eine Unterführung Winterthurerstrasse die Nein-Parole ausgegeben – wenn auch knapp.

CHRISTIAN BRÜTSCH

Die Volksinitiative zur Unterführung Winterthurerstrasse bleibt kontrovers. Gestern hatte der Gemeinderat die Abstimmungsparole zu fassen. Er tat dies mit dem knappen Resultat von 17 zu 15 Stimmen gegen die

Vorlage. Zuvor wurde über Sinn oder Unsinn einer Unterführung diskutiert und immer wieder die Verbindung zum anderen grossen Strassenbauprojekt «Uster West» gemacht. Jürg Gösken (GLP) sprach von zwei schlechten Varianten. «Im schlechtesten Fall würde gar

eine Unterführung für 25 bis 30 Millionen Franken hauptsächlich zulasten Usters realisiert und im gleichen Umfang eine Strasse Uster West zulasten der Kantonskasse gebaut», mahnte er und empfahl die Nein-Parole.

Beides ist zu realisieren

Gerade das Sowohl-als-auch, das die GLP zur Nein-Parole führte, führte bei der SVP zur Ja-Parole. «Beim heutigen Verkehrsaufkommen genügen eine

Überführung Uster West und eine Unterführung Dammstrasse in keinem Fall», sagte Hans Keel (SVP) im Namen der SVP/EDU-Fraktion. Die SVP habe den Nachtragskredit zur Projektierung deshalb abgelehnt, weil der Kanton ihrer Meinung nach überzogene Forderungen stellte. Werner Kessler (SD), vehementer Verfechter der Unterführung, ortete das Verkehrsproblem an einem ganz anderen Ort.

Seite 3

Nein-Parole zur Unterführung

USTER. Nachdem sich der Stadtrat immer wieder gegen die Unterführung an der Winterthurerstrasse gewehrt hatte, folgte ihm gestern auch der Gemeinderat und beschloss für die Urnenabstimmung vom 25. November die Nein-Parole.

CHRISTIAN BRÜTSCH

Es ist der dritte Anlauf, um die Barriere Winterthurerstrasse durch eine Unterführung zu ersetzen. Die beiden ersten Vorlagen scheiterten an der Urne. Ginge es nun nach Stadtrat und Parlament, würde auch die dritte Abstimmung bachab geschickt. Gestern Abend beschloss der Gemeinderat mit einem Stimmenverhältnis von 15 zu 17 die Nein-Parole.

Dies zum Unmut von Werner Kessler (SD), der seit 20 Jahren eine Unterführung an dieser Stelle fordert und in der Abstimmung gute Chancen sieht. «Nachdem der Stadtrat die Strasse Uster West zuerst auf 2009, dann 2010, 2011, 2012 ankündigte, haben einige

Ustermer die Nase voll. Sie wollen endlich Taten sehen», erklärte er. Das Verkehrsproblem von Uster ortete er beim Fussgängerstreifen vor dem Illuster, dieses müsse auf eine andere Art und Weise gelöst werden. Da helfe weder die Unterführung noch «Uster West».

Abstimmung nur erster Schritt

Nur das mit den Taten ist auch noch nicht in Stein gemeisselt. Ein Ja am 25. November heisst nämlich noch lange nicht, dass die Bagger auffahren. Walter Meier (EVP) erklärte das weitere Vorgehen im Fall eines Ja. Der Stadtrat wird den Projektierungskredit nochmals dem Gemeinderat vorlegen – mit dem Ziel, eine Vorlage für einen Baukredit auszuarbeiten. Da dieser die

Kompetenz des Gemeinderats überschreitet – man geht von Kosten von 25 Millionen Franken aus –, kommt er an die Urne.

«Falls das Volk nochmals Ja sagen sollte, wird die Unterführung wohl nur gebaut werden können, wenn der Eigentümer der Winterthurerstrasse – im Moment ist das der Kanton Zürich – auch die Bewilligung dazu erteilt.» Immerhin hat der Kanton früher bereits signalisiert, dass die Unterführung nach den Vorstellungen und unter Einbezug seiner Vorgaben gebaut werden könne, wenn Uster die Kosten vollumfänglich trage.

«Kanton wird schon zahlen»

Eine Aussage, die Kessler wiederum nicht gelten lassen wollte. Er ist überzeugt, dass der Kanton Geld lockermachen wird. Dem widersprach Ivo Koller (JFU), indem er den Entscheid der kantonsrätlichen Kommission Planung und Bau ins Feld führte. Diese hatte sich

letzte Woche deutlich für das von Kanton und Stadtrat favorisierte Strassenprojekt «Uster West» ausgesprochen.

Die für die Projektierung bereits ausgegebenen 470 000 Franken hätten nicht ausgegeben werden müssen, war Koller überzeugt. Nur hätte dann die Gefahr bestanden, dass ohne die angegangene Projektierung Uster die Katze im Sack gekauft hätte und plötzlich statt mit Kosten von 11 Millionen Franken, wie vom Initiativkomitee berechnet, mit Kosten über 20 Millionen Franken konfrontiert gewesen wäre. Zusammenfassend meinte er, dass die Unterführung «finanzpolitisch und verkehrstechnisch unsinnig» sei, und empfahl die Ablehnung.

Als Nächstes ist jetzt das Volk am Zug. Am 25. November findet die Abstimmung zur Volksinitiative «Für eine Unterführung Winterthurerstrasse als Ersatz für den Barrierenübergang» statt. Ein knappes Resultat darf wohl erwartet werden.

Stadtrat will keinen Rückzug von «Uster West»

Aktualisiert am 27.09.2012

Das Strassenprojekt «Uster West» hat für den Ustermer Stadtrat auch nach der Annahme der Kulturlandinitiative klare Priorität. Er sieht keinen Grund dazu, parallel dazu das Projekt Unterführung Winterthurerstrasse voranzutreiben. Das schreibt der Stadtrat in einer Antwort an Gemeinderat Werner Kessler.



Die Strasse Uster West soll durch das Lorengbiet führen. (Archivbild: ZO/AvU)

Artikel zum Thema

Kulturlandinitiative überraschend angenommen

Artikel zum Thema

**Kommission empfiehlt «Uster West»
«Uster West» nicht gefährdet
Laufender Widerstand gegen «Uster**

Der Ustermer Stadtrat sieht keinen Anlass dazu, das Projekt «Uster West» zurückzuziehen. Das schreibt er in seiner Antwort auf eine Anfrage von Gemeinderat Werner Kessler. Er möchte das Projekt im Gegenteil so schnell wie möglich verwirklicht sehen.

Gemeinderat Kessler hatte am 9. Juli 2012 eine Anfrage eingereicht, in der er wissen wollte, inwiefern sich die Annahme der kantonalen Kulturlandinitiative auf das

West»

Teilen und kommentieren

Projekt «Uster West» auswirkt und ob der Stadtrat bereit sei, sich beim Kanton für den Rückzug des Strassenprojekts einzusetzen. Kessler fragte weiter, ob der Stadtrat bereit sei, sich bei Kanton und SBB für eine rasche Verwirklichung der

Unterführung Winterthurerstrasse einzusetzen.

Ein Sonderfall

In seiner Antwort schreibt der Stadtrat, dass «Uster West» in der Brandschönki und im Eschenbüel von der Kulturlandinitiative betroffen ist. «Die Baudirektion des Kantons Zürich vertritt jedoch mit Weisung vom 12. Juli 2012 an die Gemeinden klar die Auffassung, dass Bauvorhaben nach Spezialgesetzgebung des Kantons, wie z. B. das Strassengesetz, durch die Baudirektion weiterhin hinsichtlich Rechtmässigkeit, Zweckmässigkeit und Angemessenheit beurteilt werden und somit Verfahren für planungsrechtliche Festlegungen nicht sistiert werden müssen», gibt der Stadtrat zu bedenken. Er sieht deshalb auch keinen Anlass dazu, sich beim Kanton für einen Rückzug des Projekts einzusetzen.

Im Gegenteil: «Der Stadtrat Uster unterstützt eine rasche Verwirklichung des Projekts «Uster West»». Er sieht deshalb auch keine Veranlassung, parallel die Unterführung Winterthurerstrasse voranzutreiben, die von der Stadt Uster finanziert werden müsste. Für das weitere Vorgehen gelte es jedoch, die Volksabstimmung «Für eine Unterführung Winterthurerstrasse als Ersatz für den Barrierenübergang» vom 25. November 2012 abzuwarten. (rsc)

Erstellt: 27.09.2012, 15:44 Uhr

Noch keine Kommentare

© ZO-Online 2011 Alle Rechte vorbehalten

«Uster West» soll bis in fünf Jahren realisiert sein

Aktualisiert am 04.10.2012 1 Kommentar

Der Zürcher Regierungsrat hat das Strassenbauprogramm für die kommenden drei Jahre festgelegt. Neben der Limmattalbahn gehört auch Uster West in die Planung.



Das Projekt «Uster West» soll durch das Loorengbiet führen. Uster wäre erleichtert über die Umfahrung. (Archivbild: ZO/AvU)

Artikel zum Thema

Stadtrat will keinen Rückzug von «Uster West»

**Kommission empfiehlt «Uster West»
«Uster West» nicht gefährdet**

Teilen und kommentieren

Der Zürcher Regierungsrat hat das Strassenbauprogramm 2013 bis 2015 festgelegt. In dessen Rahmen konkret umgesetzt werden sollen in den nächsten drei Jahren unter anderem der Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach, dessen Kredit das Stimmvolk Ende September angenommen hatte, und das Projekt «Uster West», wo eine niveaufreie Querung der SBB-Linie die beiden anderen Bahnübergänge entlasten soll.

Weiter sollen im Zusammenhang mit der Limmattalbahn in den nächsten Jahren die Umfahrungsstrassen in Schlieren und Dietikon ausgebaut werden. Für die Realisierung der Limmattalbahn müssen die Zentren von Schlieren und Dietikon vom regionalen Durchgangsverkehr

entlastet werden, schreibt der Zürcher Regierungsrat in einer Mitteilung zum Strassenbauprogramm.

Die Limmattalbahn soll ab 2020 von Zürich-Altstetten bis Killwangen verkehren. Mit 27 Haltestellen auf 13,5 Kilometern werden die Gemeinden durchs Limmattal erschlossen. Weil die Bahn auf der Strasse verkehrt, müssen Spuren, Brücken und teils Unterführungen gebaut werden. Zudem sollen die beiden Umfahrungsstrassen Bern- und Überlandstrasse ausgebaut werden.

Ausbau Nordumfahrung blockiert

Diese beiden Strassen werden aber auch immer häufiger als Ausweichroute benutzt, wenn auf dem Nordring der Verkehr stockt oder steht, wie Anselm Schwyn vom Amt für Verkehr gegenüber der sda sagte. «Die Nordumfahrung mit dem Gubristtunnel muss ausgebaut werden.» Für den Kanton sei es von höchster Priorität, dass es dort vorwärts gehe.

Das Ausbauprojekt am Nordring ist jedoch blockiert - obwohl die eidgenössischen Räte die Mittel dafür bereits freigegeben haben. Denn die Verantwortung für den Bau der Nationalstrasse liegt beim Bund. Mehrere Beschwerden sind beim Bundesverwaltungsgericht hängig - unter anderem von der Gemeinde Weiningen.

«Wir arbeiten intensiv an einer Lösung», sagte Schwyn. Bund und Kanton seien mit der Gemeinde Weiningen daran, eine einvernehmliche, aussergerichtliche Lösung zu finden.

Die Kapazitätserweiterung auf den beiden Umfahrungsstrassen für die Limmattalbahn bringe wenig, wenn das übergeordnete Autobahnnetz nicht ausgebaut werde, so Schwyn. Die Investitionskosten für die Anpassungen in Schlieren und Dietikon betragen gemäss Bauprogramm rund 30 Millionen Franken.

Jährlich rund 90 Millionen für Strassenbauprojekte

Mit dem Bauprogramm erstattet der Regierungsrat dem Kantonsrat Bericht über die in den kommenden drei Jahren geplanten Projekte zur Erreichung der strategischen und verkehrspolitischen Ziele. Bis 2015 sollen jährlich zwischen 88 und 94 Millionen Franken in die Strasseninfrastruktur im Kanton Zürich investiert werden.

Wichtigstes Ziel des Strassenbauprogramms sind gemäss Regierungsrat die Entlastung der Ortszentren sowie die Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger. Für 13 Millionen Franken soll denn auch die Sicherheit für Fussgänger innerorts verbessert werden. (mca/sda)

Erstellt: 04.10.2012, 12:43 Uhr

[Alle Kommentare anzeigen](#)

Lebensqualität Uster West wittert Komplott

Aktualisiert am 20.10.2012 3 Kommentare

Der Verein Lebensqualität Uster West ist empört darüber, dass der Kantonsrat den Kreditentscheid zum Projekt Uster West einen Monat vor der Abstimmung über die Unterführung Winterthurerstrasse fällen will. Er sieht dahinter einen «Machtmissbrauch der Classe Politique».



Die Strasse Uster West soll durch das Lorengebiet führen. Sie führt parallel zur Winterthurerstrasse zum Lorenplatz und dort via Überführung über die Bahngleise zum neuen Kreisel Eschenbüel. (Archivbild: ZO/AvU)

Artikel zum Thema

«Uster West» soll bis in fünf Jahren realisiert sein

Stadtrat will keinen Rückzug von «Uster West»

Kommission empfiehlt «Uster West»

«Uster West» nicht gefährdet

Der Verein Lebensqualität Uster West stört sich daran, dass der Zürcher Kantonsrat das Geschäft zur Strasse Uster West ausgerechnet einen Monat vor der Abstimmung über die Unterführung Winterthurerstrasse behandelt. Die beiden Projekte hätten das gleiche Ziel, schreibt der Verein: einen neuen, niveaufreien Bahnübergang zu schaffen. Sprechet sich der Kantonsrat nun für den Kreditantrag für die Strasse Uster West aus, sei das ein Präjudiz: «Der Kantonsrat soll

Interaktiv**Der Verein Lebensqualität Uster West
im Netz**

nun also im Expressverfahren die kommunale Meinungsbildung überholen und den Souverän vor vollendete Tatsachen stellen.»

Teilen und kommentieren

Der Verein ist schockiert über das «in Sachen Volksrechten äusserst unsensible Vorgehen des Kantonsratsbüros», wie er in der Mitteilung schreibt. «Aufgrund der Jahrzehnte langen

Vorgeschichte des Strassenbauprojektes Uster West ist es mehr als fragwürdig, wenn der Kantonsrat ausgerechnet fünf Wochen vor der lokalen Urnenabstimmung einen Entscheid fällen muss – also fünf Wochen bevor sich die Ustermer für oder gegen das Konkurrenzprojekt aussprechen dürfen». Dieses Timing sei selbst dann gründlich zu hinterfragen, wenn es zufällig zustande gekommen sei.

Der Verein glaubt, dass «ein paar Exponenten» versuchen, «ein Prestigeprojekt durchzuboxen und ein Konkurrenzprojekt auszuhebeln – und sei es auf Kosten von demokratischen Grundrechten». Dass der Kantonsrat seine Entscheid zu Uster West so kurz vor der um zwei Jahre verzögerten Abstimmung zur Unterführung Winterthurerstrasse fällt, riecht für den Verein nach einem «Machtmissbrauch der Classe Politique». Nicht zuletzt auch deswegen, weil das Projekt Uster West in enger Zusammenarbeit mit dem Stadtrat von Uster erarbeitet worden sei.

«Dieses Machtspiel ist leider nur eine weitere, aber besonders bedenkliche Etappe in einer Reihe von Ungereimtheiten, um die Strasse Uster West politisch zu retten», schliesst der Verein. (rsc)

Erstellt: 20.10.2012, 15:55 Uhr

[Alle Kommentare anzeigen](#)

© ZO-Online 2011 Alle Rechte vorbehalten

Anzeiger von Uster

Kantonsrat heisst Kredit für «Uster West» gut

Aktualisiert vor 37 Minuten

Der Kantonsrat bewilligt den Kredit von 21 Millionen Franken für den Bau der Strasse Uster West. Damit wird das Ustermer Stadtzentrum entlastet.



Hier wird die Entlastungsstrasse Uster West durchführen. Der Kanton hat den Kredit gutgeheissen. (Archivbild: ZO/AvU)

Artikel zum Thema

Lebensqualität Uster West wittert

Komplott

«Uster West» soll bis in fünf Jahren realisiert sein

Stadtrat will keinen Rückzug von «Uster West»

Kommission empfiehlt «Uster West»

Teilen und kommentieren

Winterthurerstrasse kürzer werden.

Der Zürcher Kantonsrat hat am Montag grünes Licht für «Uster West» gegeben. Mit dem 1,3 Kilometer langen Strassenstück soll das Ustermer Stadtzentrum vom Verkehr entlastet werden. Mit dem Projekt sind vor allem Teile der SP, die Grünen und die GLP unzufrieden.

Das Stadtzentrum entlasten

Seit sieben Jahren plant der Kanton Zürich das Strassenprojekt «Uster West». Mit dem 21-Millionen-Projekt sollen Anwohner von Verkehrslärm entlastet und die Blechschlangen vor den Bahnschranken an der Zürcher- und

Wegen des Bevölkerungswachstums in der Region legte der Autoverkehr in den vergangenen Jahren deutlich zu. Heute fahren pro Tag fast 17'000 Autos durch die drittgrösste Stadt des Kantons Zürich.

Weil gleichzeitig der S-Bahn-Verkehr ausgebaut wurde und die Bahnübergänge häufiger geschlossen sind, stehen viele Autofahrer vor den Barrieren Schlange. Innerhalb einer Stunde sind die Bahnübergänge im Zentrum mittlerweile 45 Minuten lang geschlossen.

Mit dem Geld soll eine Überführung über die SBB-Geleise gebaut werden und die bis anhin stark befahrene Winterthurerstrasse gleichzeitig in Richtung Westen verschoben werden - also raus aus der Stadt. Die bisherige Winterthurerstrasse soll zum Quartiersträsschen abklassiert werden.

Auch parteiintern ist man sich nicht einig

Die Vorlage wurde am Montag mit 127 Ja- zu 45 Nein-Stimmen gutgeheissen. Weil das Strassenbauprojekt der Ausgabenbremse unterstand, mussten mindestens 91 Stimmen erreicht werden. Obwohl dies problemlos erreicht wurde, können sich längst nicht alle mit der Strasse anfreunden.

Die Grünen wollten das Projekt ganz abblasen, weil das Flachmoor Werrikerriet beeinträchtigt und die Strasse durch bestes Kulturland geführt werde. Dem Langsamverkehr bringe die Strasse zudem überhaupt nichts, argumentierte Ornella Ferro (Uster). Fussgänger und Velofahrer würden trotzdem noch vor der Barriere Schlange stehen, weil sie nicht auf die Brücke dürften.

Die Grünliberalen wiederum forderten in einem Minderheitsantrag vergeblich eine neue Linienführung, welche die Natur mehr schonen sollte. Zudem sei die Verkehrsführung im Süden der Stadt keineswegs zu Ende gedacht. Die Ustermer Verkehrsprobleme würden nicht gelöst, sondern nur verschoben.

Auch innerhalb der SP gab es Gegner. Eine Minderheit der Fraktion wollte die Umfahrungsstrasse weiter südlich ansetzen, um wie die Grünen und die GLP auch die Natur zu schonen. Gegen die Bürgerlichen hatten die Gegner zahlenmässig aber keine Chance.

«Niemand ist richtig zufrieden»

Die FDP, die zusammen mit SVP, CVP, EVP, BDP und EDU für den Kredit stimmte, rechnet bereits jetzt damit, dass das umstrittene Projekt juristisch angefochten oder mit einem Referendum aufgehalten wird. «Dem sehen wir gelassen entgegen», sagte Max Clerici (Horgen).

Für EVP-Kantonsrat Markus Schaaf (Zell) ist «Uster West» ein Projekt, mit dem «viele Probleme gelöst werden können». Aber man dürfe sich nichts vormachen. «Es ist ein Kompromiss, mit dem niemand richtig zufrieden ist.»

Sehr zufrieden zeigte sich allerdings der Ustermer Stadtrat. Vier von sieben Stadtregierungsmitgliedern waren am Montag im Rathaus anwesend, darunter auch Präsident Martin Bornhauser. Das Ja des Kantonsrates biete Uster die lang ersehnte Planungssicherheit, teilte er mit. Wann genau die Strasse eröffnet werden kann, ist noch unklar und abhängig davon, ob der Bau noch verzögert wird.

Im Gegensatz dazu sprechen die Grünliberalen (GLP) Uster von einem «Schnellschuss», vom «Startschuss für ein absurd gewordenes Strassenprojekt, welches zudem noch die Gerichte beschäftigen dürfte». Denn nicht nur fehle die Zweckmässigkeit für Uster West, das Projekt sei auch ein «Biegen und Brechen von Umweltrecht». Hier solle ein veraltetes Strassenbauprojekt realisiert werden, das nicht nur «ökologisch bedenklich bis unmöglich» sei, sondern auch die auslösenden Verkehrsflüsse nicht einbeziehe und «mit Steuergeldern neue Probleme schafft».

Lesen Sie mehr dazu auch im ZO/AvU vom Dienstag, 23. Oktober. (mca/khe/sda)

Erstellt: 22.10.2012, 11:42 Uhr

Noch keine Kommentare

© ZO-Online 2011 Alle Rechte vorbehalten

Vor 48 Minuten

Zürcher Kantonsrat

Strasse Uster West nimmt politische Hürde

Stadt und Region Vor 48 Minuten



Durch dieses Gebiet soll die Strasse Uster West durchführen. (Bild: Christian Beutler / NZZ)

Die neue Kantonsstrasse in Uster erhält im Parlament eine klare Mehrheit von 127 gegen 45 Stimmen. Ein Kompromiss, die Brücke über die Bahnlinie zu bauen, auf den nördlichen Teil des Vorhabens hingegen zu verzichten, blieb chancenlos.

Stefan Hotz

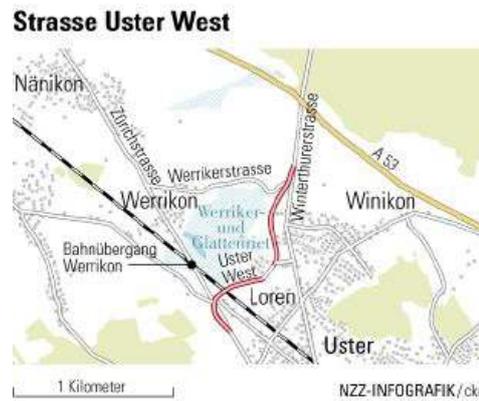
Die Strasse Uster West hat eine rund 30-jährige Geschichte. Geplant wurde sie schon, als es weder die Umfahrung durch die Oberlandautobahn noch die S-Bahn gab. Das 2008 vom Regierungsrat vorgelegte Projekt erfuhr seither markante Veränderungen. Ursprünglich sollte die 1260 Meter lange Verbindung aus einem nicht ausgeschöpften Kredit von 1981 für die Aufhebung von Niveauübergängen zwischen Uster und Wallisellen bezahlt werden.

Als ein Gutachten die Rechtmässigkeit dieser Finanzierung in Frage stellte, zog die Regierung den Antrag zurück. Die kaum befahrene Werrikerstrasse dem gleichnamigen Moor entlang (siehe Karte) sollte zuerst verbreitert werden; nun wird sie renaturiert. Hingegen wird der Bahnübergang bei Werrikon, der ursprünglich aufgehoben werden sollte, doch bestehen bleiben.

Usters Dauerthema Bahnschranken

Der mittlere Abschnitt der Strasse

im Quartier Loren existiert bereits. Von da aus soll in südlicher Richtung ein geschwungener Viadukt über die Bahngleise führen. Uster, wo die Bahnschranken bis zu 45 Minuten in der Stunde geschlossen sind, erhält so einen zweiten niveaufreien Bahnübergang. (Im November stimmt die Stadt



ausserdem über eine Initiative zum Bau einer Unterführung Winterthurerstrasse ab.)

In nördlicher Richtung soll Uster West dem Flachmoor entlang einen halben Kilometer lang knapp 100 Meter parallel zur Winterthurerstrasse gebaut werden. Der Verkehr vom und zum Anschluss der A 53 würde über die neue Verbindung geführt, die Winterthurerstrasse im äussersten Teil aufgehoben und sonst vom Verkehr entlastet.

Nötig zur Aufwertung des Stadtzentrums

Die Befürworter betonten in der naturgemäss von Ustermern geprägten Debatte, es sei wichtig, eine hindernisfreie Querung der Bahnstrecke zu schaffen. Es brauche endlich eine Lösung für das Verkehrschaos in Uster, betonte Anita Borer (svp., Uster). Stefan Feldmann hob namens einer Mehrheit der SP hervor, die Strasse Uster West sei notwendig, um das Zentrum der Stadt mit Einbezug des Zeughausareals aufwerten zu können.

Max Clerici (fdp., Horgen) und Josef (cvp., Dietikon) erklärten, das Projekt nehme auch auf die Bedürfnisse der Natur Rücksicht. Sabine Wettstein (fdp., Uster), Ustermer Schulpräsidentin, gab bekannt, das Projekt geniesse die Unterstützung des Stadt- und des Gemeinderates.

«Verkehr ist das Problem»

Laut Andreas Hasler (glp., Illnau-Effretikon) beeinträchtigte das Projekt das nahe Naturschutzgebiet. Der Frage, ob es einer gerichtlichen Auseinandersetzung standhalte, habe man sich kaum nicht gestellt.

Seitens der Grünen meinten Edith Häusler (Kilchberg) und Ornella Ferro (Uster), die Strasse umfahre Uster nicht, sondern führe mitten durch das Siedlungsgebiet und vergrössere die Verkehrsprobleme im Süden der Stadt. Laut Benno Scherrer (glp., Uster) sind nicht die Barrieren in Uster das Problem, sondern der steigende Verkehr.

Teilverzicht ohne Erfolg

Grüne und GLP wollten mit einem Rückweisungsantrag erreichen, dass auf den Bau des nördlichen Abschnitts verzichtet wird. Er scheiterte mit 125 zu 47 Stimmen deutlich. Baudirektor Markus Kägi betonte, das Projekt habe sich von mehreren geprüften Varianten als die beste erwiesen. Das geschützte Flachmoor werde nicht direkt tangiert.

Der Baukredit in Höhe von 21 Millionen Franken wurde am Ende mit 127 zu 45 Stimmen genehmigt. Der Rahmenkredit aus dem Jahr 1981 wird aufgehoben, soweit er nicht beansprucht wurde.

Anzeige

	<p><u>10-Millionen-Countdown</u> Sichern Sie sich Ihren Kredit mit 20 % Online-Rabatt, bevor es zu spät ist. Jetzt profitieren!</p>	<p><u>AXA Hausratversicherung</u></p>
	<p><u>Eine für alles! 49.-/Mt.</u> Anrufe in alle Netze der Schweiz, alle SMS/MMS und superschnelles Surfen. Jetzt sunrise24 bestellen!</p>	
	<p><u>Sprachaufenthalte</u> Profitieren Sie von 15% Frühbucherrabatt auf Sprachkurse 2013. Jetzt informieren & buchen! Jetzt informieren & buchen!</p>	<p>Bei Diebstahl garantiert die AXA Winterthur eine einfache und schnelle Schadensabwicklung. Hier informieren!</p>

KOMMENTARE

Neuen Kommentar hinzufügen

[Einloggen](#)

[Einloggen](#)

«Uster West» nimmt eine weitere Hürde



USTER/ZÜRICH. Der Kantonsrat spricht sich für die Strasse Uster West aus. Grüne, GLP und Teile der SP waren dagegen.

CHRISTIAN BRÜTSCH

127 zu 45 Stimmen lautete das Resultat der Schlussabstimmung für den 21-Millionen-Franken-Kredit für die Strasse Uster West. Diese soll dereinst die Winterthurerstrasse via Lorenplatz mit der Zürichstrasse verbinden. Die Mehrheit sprach von einem sinnvollen Projekt, das der drittgrössten Stadt im Kanton eine markante Verkehrsentlastung im Zentrum bringe.

Gegner chancenlos

Von den Gegnern wurde einerseits ein fehlendes Verkehrskonzept im südlichen Teil, andererseits die Beeinträchtigung der national geschützten Flachmoore angeführt. Regierungsrat Markus Kägi erklärte, dass sowohl der Umweltverträglichkeits-Bericht als auch die Prüfung diese Bedenken nicht teilten. Im Gegenteil: Durch den Rückbau der Werrikerstrasse werde eine wichtige Verbindung des Glatten- und des Werrikeriets mit dem nördlich gelegenen Hoperenriet geschaffen.

Wird das Referendum nicht ergriffen, erfolgt als Nächstes wohl die Planaufgabe. Dann ist mit Einsprachen gegen die Strasse zu rechnen. **Seite 3**



Gemäss der Meinung des Kantonsrats werden das Glatten- und das Werrikerlet nicht beeinträchtigt. Archivbild

Deutliches Ja für «Uster West»

USTER/ZÜRICH. 127 zu 45 Stimmen für «Uster West». Das Resultat für die Festsetzung des Projektkredits über 21 Millionen Franken fiel in der gestrigen Sitzung des Kantonsrats sehr deutlich aus.

CHRISTIAN BRÜTSCH

Seit rund 30 Jahren wird ein niveaufreier Übergang der Bahnlinie in Uster projektiert, verworfen, angepasst, zurückgezogen und neu aufgelegt. Gestern nun hatte der Kantonsrat zum Verpflichtungskredit über 21 Millionen Franken für das Strassenprojekt «Uster West» zwischen Winterthurerstrasse via Lorenplatz und über die Bahn zum Kreis Eschenbühl zu bestimmen.

Schon in der vorbereitenden Kommission, war man sich nicht einig. Während eine Mehrheit für das Strassenbauprojekt stimmte, bildete sich eine Minderheit, die den Antrag zurückweisen wollte. Sie forderte eine Anpassung im nördlichen Teil. Der Verkehr soll weitere 500 Meter auf der Winterthurerstrasse und erst dann rechts Richtung Lorenplatz geführt werden. Weiter forderten sie ein Verkehrskonzept der Stadt Uster.

Kommissionspräsident Stefan Krebs (SVP, Pfäffikon) fasste die wichtigsten Punkte der Befürworter so zusammen: «Es entlastet die Winterthurerstrasse, die täglich von 16800 Fahrzeugen befahren wird. Es kann die Verkehrssituation im Usterer Zentrum verbessern. Dem Naturschutz wird durch den Rückbau Werrikerstrasse zum Flurweg und der Verbindung von Werriker- und Glattenriet mit dem Hoperenriet Rechnung getragen. Die Flachmoore von nationaler Bedeutung werden nicht tangiert. Das Projekt wurde zusammen mit der Stadt Uster ausgearbeitet. Unter dem Strich ein ausgewogenes und sinnvolles Projekt.»

Gesinnungswandel Feldmanns
Nicht nur als ausgewogen und sinnvoll, sondern als dringend nötig bezeichnete Anita Borer (SVP, Uster) das Projekt. In blumigen Worten schilderte sie eine virtuelle Fahrt durch Uster, die so oder so mit langer Wartezeit verbunden ist. «Es ist an der Zeit, dass in Uster mindestens ein weiterer niveaufreier Über-



Durch dieses Gebiet der Loren soll nach dem Willen des Kantonsrats die Strasse Uster West geführt werden und so zur Entlastung des Stadtzentrums beitragen. Archivbild

gang installiert wird.» Die Ustermer SVP unterstützte auch die Unterführung Winterthurerstrasse, die am 25. November an die Urne kommt.

Ebenfalls für «Uster West» votierte Stefan Feldmann (SP, Uster). Vier Gründe sprechen seiner Ansicht nach dafür: «Uster West» ersetze eine Strasse; die Winterthurerstrasse werde entlastet; die Biodiversität werde durch den Rückbau der Werrikerstrasse aufgewertet; die geplante städtebauliche Aufwertung des Zentrums könne angegangen werden. Seine Fraktion konnte sich aber nicht zu einer einheitlichen Meinung durchringen.

In der Meinung einheitlich zeigte sich die GLP. Sie votierte für Rückweisung. Vorerst kam es aber zu einer Zurechtweisung Feldmanns. Er hatte bei der Festlegung des Richtplans 2007 die Überführung als landschaftsplanerische Todsünde bezeichnet. Den Gesinnungswandel tat Feldmann nach der Sitzung lächelnd ab: «Die Meinung

nach Vorliegen weiterer Fakten zu ändern, ist nur weise.»

Knackpunkt Moorschutz

Die GLP fand dafür harschere Worte. Fraktionssprecher Andreas Hasler (Illnau-Effretikon): «Die Steigerung von Paradox lautet «Uster West.» Zum Beleg seiner sprachlichen Neuerung führte er an: «Eine Umfahrung, die mitten in der Stadt endet, eine Parallelstrasse, die nicht notwendig ist, und die Idee eines raschen Strassenbaus, die wegen des Moorschutzes wohl auf dem juristischen Weg noch einen langen Weg vor sich hat.»

Unterstützung erhielt er vom Ustermer Benno Scherrer: «Ob «Uster West» oder Winterthurerstrasse spielt eigentlich keine Rolle, der Verkehr wird so oder so zum Nashorn-Kreislauf geführt.» Ein Verkehrskonzept für die Weiterführung Richtung Süden der Stadt fehle. Das Problem sei weniger der Transit-, sondern der Quell- und Ziel-

verkehr, der über 80 Prozent ausmache. Auch die Barrieren seien kein Problem, denn auch weit weg von der Bahn stauete sich der Verkehr.

Ebenfalls gegen die Strasse waren die Grünen. Edith Häusler (Kilchberg) fragte sich, ob die Strassenführung entlang der geschützten Flachmoorlandschaft «juristisch hieb- und stichfest» sei. Dies mit Verweis auf den jüngsten Entscheid des Bundesgerichts zum Moorschutz beim Projekt «Oberlandautobahn». Natürlich meldete sich auch Ornella Ferro (GP/Uster) zu Wort. «Das Zentrum soll attraktiver für Fussgänger und Velofahrer werden – aber ohne «Uster West.» Die Strasse würde das Chaos vergrössern und die Verkehrsprobleme nur verlagern. Im Anschluss an die Sitzung erklärte sie, dass sich die Grünen für die Unterführung Winterthurerstrasse einsetzen.

Fast stärker gegen diese Unterführung als für «Uster West» votierte Sabine Wettstein (FDP, Uster). Die

Entlastung der Winterthurerstrasse ermögliche die Zentrumsentwicklung. Sie sprach auch gleich als Ustermer Stadträtin und war sich der Unterstützung von der Zuschauertribüne gewiss, wo drei Stadtratskollegen sowie einige Mitarbeiter der Stadt Uster der Debatte lauschten.

Ustermer bleiben uneins

Das Verdikt fiel in der Schlussabstimmung mit 127 zu 45 Stimmen überaus deutlich aus. «Es ist frustrierend, ein so klares Resultat hinnehmen zu müssen, erklärte Scherrer im Anschluss. Politisch hätten sie nun fertig gekämpft. Scherrer nimmt aber an, dass bei der Planaufgabe der juristische Weg von Interessengruppierungen beschränkt wird. Als sich alle Ustermer Kantonsräte nach der Abstimmung im Foyer trafen, wurde die Debatte im kleinen Stil gleich weitergeführt, ohne dass eine Abweichung der zuvor kund gegebene Meinung zustande kam.

Snoopy durfte nicht mit umziehen

BEATRICE ZOGG

Vor dem Fototermin wurde der zweijährige Rüde Snoopy gebadet, und ihm wurden die Haare gestutzt. «Daher trägt er nun bei kühlen Herbsttemperaturen draussen ein Mäntchen. Sonst friert er», erklärt die angehende Tierpflegerin Minda Kunz. Seit rund vier Monaten wartet der Hund im Volketswiler Tierheim Strubeli auf ein neues Zuhause. Er ist ein «Umzugs-Opfer»: Sein Besitzer durfte ihn nicht in die neue Wohnung mitnehmen.

Obwohl er klein ist, ist Snoopy ein richtiger Hund, der gerne herumläuft und spazieren geht. «Manchmal hat er auch mit Macho-Allüren», meint Tierpflegerin Minda Kunz. «Daher ist

Hundeschule besuchen. Ansonsten ist Snoopy ein lieber und zutraulicher Hund, der sich auch mit anderen Artgenossen versteht. Er sollte aber nicht als Zweithund gehalten werden. «Er liebt es, im Mittelpunkt zu stehen. Wer sich für ihn interessiert, sollte für ihn wenn möglich den ganzen Tag Zeit haben», so Kunz. Sind Kinder in der Familie, sollten diese bereits älter sein.

Snoopy ist ein reinrassiger Shih-Tzu-Hund. Wahrscheinlich stammt der «Löwenhund», wie sein Name auf Chinesisch übersetzt heisst, vom tibetischen Lhasa Apso ab, die jahrhundertlang von buddhistischen Mönchen gezüchtet wurden.

Die Shih Tzu waren Wächter, Geisterbeschwörer, glücksbringende Maskottchen oder Talismane. Der Dalai Lama liess den chinesischen Kaisern öfters Lhasa Apos als Geschenk überreichen, und man vermutet, dass diese exotisch wirkenden Hunde später mit Pekinesen gekreuzt wurden. Erst in den 1930er Jahren wurden die Europäer auf diese Rasse aufmerksam. Die Hunde gelangten fast gleichzeitig nach England, Holland und Skandinavien.

Der Rüde ist noch nicht kastriert, dafür aber gechipt, geimpft, ent-



Hat noch Flausen im Kopf: der zweijährige Rüde Snoopy aus dem Volketswiler Tierheim Strubeli. Bild: Beatrice Zogg

wurmt und entfloht. Er kostet 550 Franken. Wer Snoopy ein neues Zuhause geben will, kann sich beim Volketswiler Tierheim Strubeli unter Telefon

044 997 31 70 melden. Geöffnet ist das Tierheim an der Büelstrasse 12 in Hegnau von Montag bis Samstag von 11 bis 12 Uhr und von 14 bis 17 Uhr.

IN KÜRZE

Schulhaus wird saniert

MÖNCHALTORF. Im Schulhaus Rietwis (Trakt C) werden von Oktober bis Dezember die Bodenbeläge, die Beleuchtung und die Fensterbank angepasst. Dafür genehmigte der Gemeinderat von Mönchaltorf einen Investitionskredit von 80000 Franken. In einer zweiten Etappe werden im nächsten Jahr vor allem Aussensanierungsarbeiten ausgeführt, teilt der Gemeinderat mit. Der Schulbetrieb ist durch diese Arbeiten nicht eingeschränkt. (zo)

43 600 Passagiere im Bus 727

GREIFENSEE. Der mit dem Fahrplanwechsel 2008 eingeführte Bus 727 befördert pro Jahr etwa 43 600 Passagiere, die auf dem Gemeindegebiet Greifensee einsteigen. Dies ist mit Kosten von 21 600 Franken jährlich verbunden, was vom Gemeinderat dieses Jahr erneut bewilligt wurde. (zo)

Zweites Sagentobel-Trekking

DÜBENDORF. Am Samstag, 27. Oktober, findet das Sagentobel-Trekking zum zweiten Mal mit dem Wissensthema «Geheimnisse des Herbstwaldes» statt. Das Trekking führt durch das Sagentobel und ist für grosse und kleine Entdecker geeignet. Treffpunkt ist um 9.50 Uhr beim Gfellerhof in Stettbach. (zo)

TIERHEIMTIER

Wir stellen regelmässig Heimtiere vor, die ein neues Zuhause suchen, und berichten über deren Vermittlung.

jemand mit Hundeerfahrung sicher von Vorteil.» Da der zweijährige lebendige Rüde Snoopy auch noch nicht den Grundgehorsam wie «Sitz!» oder «Komm!» beherrscht, sollte ein neuer Besitzer mit ihm zudem unbedingt eine

Frauen in der Führungsetage:
ein ökonomisches Anliegen Seite 18

Das Parkhaus Urania ist nicht
nur für Autos vorgesehen Seite 19

Doch keine neuen Massstäbe für
behindertengerechtes Bauen Seite 19

Städtisches
in einer Bu

Strasse Uster West nimmt politische Hürde

Kantonsrat stimmt dem vor Ort stark umstrittenen Projekt mit grosser Mehrheit zu

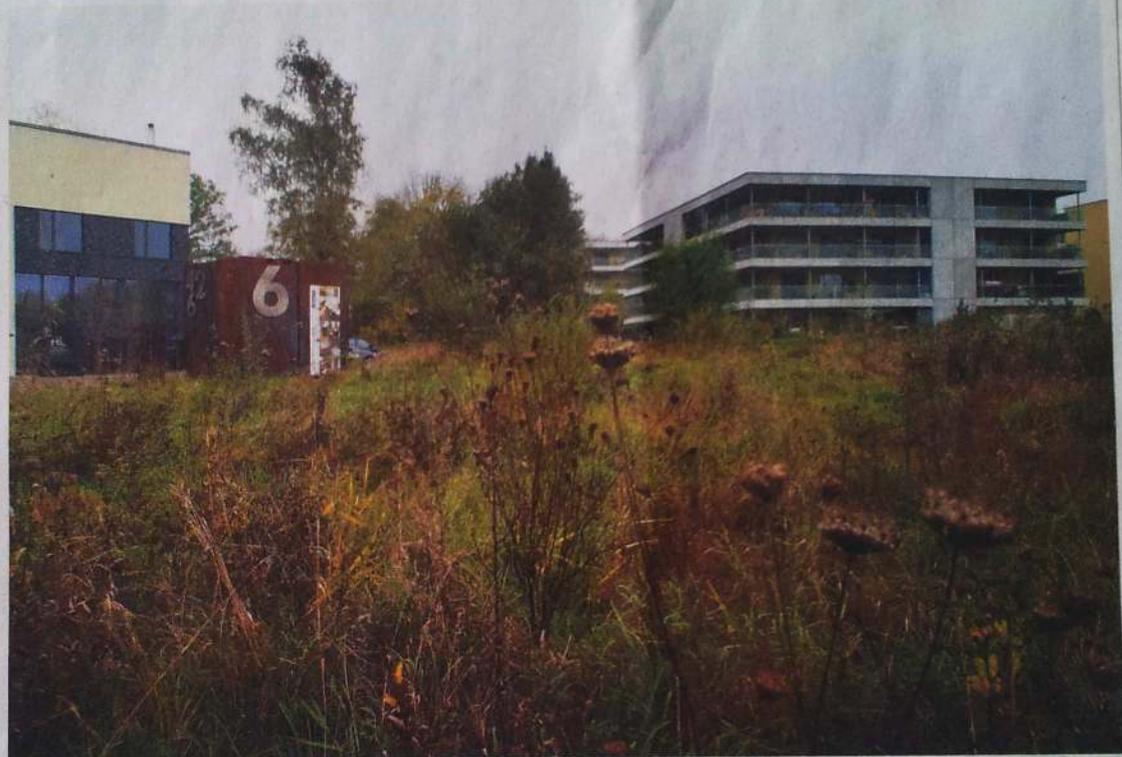
Die neue Kantonsstrasse in Uster erhält im Parlament eine klare Mehrheit von 127 gegen 45 Stimmen. Ein Kompromiss, die Brücke über die Bahnstrecke zu bauen, auf den nördlichen Teil des Vorhabens hingegen zu verzichten, ist chancenlos geblieben.

Stefan Hotz

Die Strasse Uster West hat eine rund 30-jährige Geschichte. Geplant wurde sie schon, als es weder die Umfahrung durch die Oberlandautobahn noch die S-Bahn gab. Das 2008 vom Regierungsrat vorgelegte Projekt erfuhr seither markante Veränderungen. Ursprünglich sollte die 1260 Meter lange Verbindung aus einem nicht ausgeschöpften Kredit von 1981 für die Aufhebung von Niveauübergängen zwischen Uster und Wallisellen bezahlt werden. Als ein Gutachten die Rechtmässigkeit dieser Finanzierung infrage stellte, zog die Regierung den Antrag zurück. Die kaum befahrene Werrikerstrasse dem gleichnamigen Moor entlang (siehe Karte) sollte zuerst verbreitert werden; nun wird sie renaturiert. Hingegen bleibt der Bahnübergang bei Werriker, der ursprünglich aufgehoben werden sollte, doch bestehen.

Dauerthema Bahnschranken

Der mittlere Abschnitt der Strasse im Quartier Loren existiert bereits. Von da aus soll südlich ein geschwungener Viadukt über die Bahnstrecke führen. Uster, wo die Bahnschranken bis zu 45 Minu-



Die Strasse Uster West soll zwischen Wohnbauten und den KMU-Boxen in der Loren (links) hindurchführen.

CHRISTIAN BEUTLER / NZZ

ten pro Stunde geschlossen sind, erhält so eine zweite niveaufreie Querung der SBB-Stecke. (Im November stimmt die Stadt zudem über eine Initiative zum Bau einer Unterführung Winterthurerstrasse ab.) In nördlicher Richtung soll «Uster West» dem Flachmoor entlang einen halben Kilometer lang knapp 100 Meter parallel zur Winterthurerstrasse gebaut werden. Der Verkehr vom und zum Anschluss der A 53 würde über die neue Verbindung geführt, die Winterthurerstrasse im äussersten Teil aufgehoben und sonst vom Verkehr entlastet.

Die Befürworter haben in der naturgemäss von Ustermern geprägten Debatte im Zürcher Kantonsrat am Montag betont, es sei wichtig, eine hindernisfreie Bahnüberführung zu schaffen. Es brauche endlich eine Lösung für das Verkehrschaos in Uster, betonte Anita Borer (svp., Uster). Stefan Feldmann

(sp., Uster) sagte namens der Mehrheit seiner Partei, die neue Strasse sei notwendig, um das Stadtzentrum mit Einbezug des Zeughausareals aufwerten zu können. Max Clerici (fdp., Horgen) und Josef Wiederkehr (cvp., Dietikon) erklärten, das Projekt nehme auch auf die Bedürfnisse der Natur Rücksicht. Sabine Wettstein (fdp., Uster), Ustermer Schulpräsidentin, gab bekannt, das Projekt geniesse die Unterstützung des Stadt- und des Gemeinderats.

Laut Andreas Hasler (glp., Illnau-Effretikon) beeinträchtigt das Projekt das nahe Naturschutzgebiet. Der Frage, ob es einer gerichtlichen Auseinandersetzung standhalte, habe man sich kaum gestellt. Seitens der GP meinten Edith Häusler (Kilchberg) und Ornella Ferro (Uster), die Strasse umfahre Uster nicht, sondern führe mitten durch das Siedlungsgebiet und vergrössere die

Verkehrsprobleme im Süden der Stadt. Laut Benno Scherrer (glp., Uster) sind nicht die Barrieren das Problem, sondern der steigende Verkehr.

Teilverzicht ohne Chance

Grüne und GLP wollten mit einem Rückweisungsantrag erreichen, dass auf den Bau des nördlichen Abschnitts verzichtet wird. Er scheiterte mit 125 zu 47 Stimmen deutlich. Baudirektor Markus Kägi betonte, das Projekt habe sich von mehreren geprüften Varianten als die beste erwiesen. Das geschützte Flachmoor werde nicht direkt tangiert. Der Baukredit in Höhe von 21 Millionen Franken wurde am Ende mit 127 zu 45 Stimmen genehmigt. Der Rahmenkredit aus dem Jahr 1981 wird aufgehoben, soweit er nicht beansprucht wurde.

Weiterer Bericht aus dem Rat Seite 19

Strasse Uster West



NZZ-INFOGRAFIK / ckb

Heute

Bauvorhaben in Uster

Projekt mit Risiken

Stadt und Region Dossier: [Gesamtverkehr Zürich](#) Heute*Stefan Hotz*

Herrscht wieder Strassenbau-Euphorie? Vor einem Monat stimmten über 60 Prozent dem Bau des A-4-Zubringers Obfelden/Ottenbach zu. Nun hat der Kantonsrat mit noch grösserer Mehrheit Ja zu «Uster West» gesagt. Die beiden Strassen kann man jedoch nicht einander gleichsetzen. Gegen «Uster West» wird vermutlich nicht einmal das Referendum ergriffen. Das Projekt dürfte aber bezüglich Moorschutz gerichtlich beurteilt werden. Seit Jahren übt eine lokale, sehr sachkundige Gruppe Kritik am Vorhaben.

Angesichts der jüngsten Rechtsprechung erstaunt es, wie nonchalant damit umgegangen wird. Baudirektor Markus Kägi betont zwar, das Projekt sei umweltverträglich. Der Kanton versicherte das aber während Jahren auch bezüglich der Schliessung der Lücke in der Oberlandautobahn, ehe das Projekt im Juni vor Bundesgericht Totalschaden erlitt.

Der Regierungsrat räumte 2011 ein, «Uster West» beeinträchtigt die Schutzziele für das Werrikerriet; gemäss dem obersten Gericht gibt es dafür jedoch keine Toleranz. Im Antrag schreibt die Regierung, damit das Projekt als umweltverträglich beurteilt werden könne, sei das ökologische Aufwerten durch die Schliessung der Werrikerstrasse zwingend. Dem steht somit eine Abwertung gegenüber. Ein solcher Ausgleich ist laut Bundesgericht nicht zulässig. Es bestätigte im Fall Oberlandautobahn klar, dass in Feuchtgebieten und Moorlandschaften ausschliesslich Veränderungen möglich sind, die dem Schutz dienen. Ob «Uster West» als bewilligungsfähig beurteilt würde, ist daher höchst ungewiss.

Der Antrag, auf den nördlichen Abschnitt der Strasse zu verzichten, hätte einen Ausweg aufgezeigt. Die dort geplante «Verlegung» der Winterthurerstrasse ist ohnehin fragwürdig. Natürlich kann man danach auf der heutigen Einfallachse den Verkehr beruhigen. Mit einer solchen Begründung aber liessen sich Dutzende von Strassen verlegen. Indem er daran festhielt, hat der Kantonsrat Erwartungen geweckt, aber die Chance für den baldigen Bau der Bahnüberführung zunichtegemacht.



Eine Brücke gegen den Dauerstau

Der Kantonsrat stimmt Uster-West zu. Das 21-Millionen-Projekt sieht eine Umfahrungsstrasse mit Überführung über die Bahnlinie vor. Zuerst stimmt die Stadt über eine Unterführung ab.

Von Daniel Schneebeil

Zürich - Das Verkehrsproblem in Uster ist altbekannt. Die viel befahrene Bahnlinie aus Zürich kreuzt die wichtigste Ustermer Hauptstrasse, die Winterthurerstrasse. Auf ihr fahren mehr Autos als im Gotthardtunnel. Weil in Uster pro Stunde auch über 16 Züge verkehren, sind die Barrieren länger als 45 Minuten geschlossen. Die Autos an der Winterthurerstrasse stauen sich fast permanent.

Gestern hat der Kantonsrat mit 127:45 Stimmen dem Projekt Uster-West zugestimmt. Es sieht eine 1,2 Kilometer lange Umfahrungsstrasse am Stadtrand vor. Herzstück ist eine 550 Meter lange bogenförmige Brücke über die Gleise, welche Winterthurer- und Zürcherstrasse verbindet. Im 21 Millionen Franken teuren Projekt enthalten sind Lärmschutz- und ökologische Ausgleichsmassnahmen. So ist geplant, die Werrikerstrasse, welche die nationalen Schutzgebiete Glatten- und Hoperenried voneinander trennt, zu einem Flurweg zurückzubauen. Als Kompensation für den Landverbrauch wird die Riedlandschaft zudem um zwei Hektaren erweitert.

Die Bevölkerung wehrt sich

Gegen Uster-West gibt es aus Uster erbitterten Widerstand. Es werde mit der Umfahrung kein Bahnübergang aufgehoben. Dazu werde Land zerstört, das seit Annahme der Kulturlandinitiative geschützt sei, teilt der Verein Lebensqualität in Uster-West mit.

Der Verein favorisiert deshalb eine andere Lösung des Verkehrsproblems, über die Uster am 25. November abstimmt: eine Unterführung an der Winterthurerstrasse. Allerdings ist die Unterführung im Unterschied zu Uster-West



Projekt Uster-West



TA-Grafik san

eine Unterführung an der Winterthurerstrasse gestimmt.

Vehement für Uster-West war die SVP. Man opfere dafür sogar die Werrikerstrasse, sagte Anita Borer (Uster), und Jacqueline Hofer (Dübendorf) erachtet das Verkehrsproblem als so gravierend, dass sie neben der Brücke auch die Unterführung befürwortete. Sie werde sich einsetzen, dass diese in den kantonalen Richtplan aufgenommen werde. FDP-Sprecher Max Clerici (Horgen) zeigte sich überzeugt, dass Uster-West die ideale Lösung sei. Nach dem Ja des Volkes zur Umfahrung Obfelden Ende September sei er zuversichtlich, dass das Projekt mehrheitsfähig sei. BDP-Sprecher Marcel Lenggenhager (Gossau) lobte, dass mit Uster-West Ausweichverkehr vermieden werde. Für die CVP ist das Projekt ausgewogen, für die EVP ein «tragfähiger Kompromiss».

nicht im kantonalen Richtplan enthalten, und es gibt dazu auch noch kein Bauprojekt. Zudem käme der Tunnel unter den Grundwasserspiegel zu liegen. Ferner ist fraglich, ob der Kanton dieses Bauwerk bewilligen würde, denn der Regierungsrat lehnt es ab und steht hinter Uster-West. Die Stadt Uster müsste die Unterführung deshalb höchstwahrscheinlich alleine zahlen.

Verkehr besser eindämmen

In der Kantonsratsdebatte erhielt der Verein Unterstützung von den Grünen, den Grünliberalen und einigen SP-Parlamentariern. Die Steigerungsform von paradox sei Uster-West, regte sich zum Beispiel der Grünliberale Andreas Hasler (Illnau-Effretikon) auf. Man baue eine Umfahrungsstrasse, die mitten in Uster ende. Sie werde Mehrverkehr anziehen, der am Ende unkontrolliert in die Stadt einsickere, sagte er. Die neue



Meistens sind die Barrieren an der Winterthurerstrasse geschlossen. Foto: Beat Marti

Brücke werde zu einem hässlichen Eingangstor in die Stadt. Hasler bezweifelte zudem, ob das Projekt einer juristischen Prüfung standhalte. Die Strasse tangiere ein nationales Landschaftsschutzgebiet.

Für die Grüne Edith Häusler (Kilchberg) ist die Brücke überdimensioniert. Ihre Parteikollegin Ornella Ferro (Uster) erinnerte daran, dass 80 Prozent des Verkehrs in Uster hausgemacht seien.

Der Autoverkehr müsse darum nicht auf neue Strassen verdrängt, sondern eingedämmt werden. Kritik kam auch von Hans Egli (EDU, Steinmaur). Er würde die Unterführung bevorzugen und hätte die Debatte darum lieber erst nach der Abstimmung in Uster geführt. Egli stimmte gleichwohl für Uster-West, weil er den Usternern einen «Scherbenhaufen ersparen» wollte. Immerhin haben diese seit 2000 bereits zweimal gegen

Rechtsumkehr bei der SP

Sukkurs gab es auch von der SP. Stefan Feldmann (Uster), der eine Überführung 2007 noch als «landschaftsschützerische Todsünde» bezeichnet hatte, befürwortete das Vorhaben. Es werte das Stadtzentrum auf und habe eine positive Lärmbilanz: Es würden zwar neue Wohnungen mit Lärm belastet, aber viermal weniger, als entlastet würden.

Vier von sieben Ustermer Stadträten - inklusive Stadtpräsident Martin Borrahauser (SP) - verfolgten gestern die Debatte im Kantonsrat. Der Stadtrat zeigt sich nach der Abstimmung erfreut. Die Entscheidung gebe Uster die lang ersehnte Planungssicherheit. Zusammen mit dem Stadtparlament lehnt der Stadtrat die Unterführung ab.

Bei Uster-West rechnet der Regierungsrat mit einer dreijährigen Bauzeit. Als Baubeginn gibt er 2014 an.

«Uster West» scheidet die Geister

USTER. Das Verdikt zum Kreditentscheid «Uster West» im Kantonsrat lässt keinen Interpretationsspielraum zu. Den Stadtrat Uster freut es, der Verein Lebensqualität Uster West ist verärgert, und der Gewerbeverband Uster zieht die Unterstützung für die Unterführung Winterthurerstrasse zurück.

CHRISTIAN BRÜTSCH

Die neue Verbindungsstrasse Uster West soll nach dem Willen des Kantonsrats gebaut werden. 127 zu 45 lautete das Resultat am Montag (wir berichteten). Der Stadtrat von Uster freute sich ausserordentlich über die Entscheidung, steht in einer Medienmitteilung. «Das klare Ja des Kantonsparlaments zu einem Kredit in Höhe von 21 Millionen Franken bietet Uster die lang ersehnte Planungssicherheit», freut sich Stadtpräsident Martin Bornhauser. Er sowie Thomas Kübler, Abteilungsvorsteher Bau, und Hans Streit, Abteilungsvorsteher Sicherheit, hatten zusammen mit einigen Mitarbeitern der Stadtverwaltung auf der Tribüne der Debatte beigewohnt.

Rückzieher des Gewerbes

Ebenfalls auf der Tribüne vertreten waren mit Paul Stopper und Werner Kessler bekannte Gegner der Projekts. Kessler hat im Namen des Vereins Lebensqualität Uster West (VLUW) am Morgen noch Flugblätter an die Kantonsrätinnen und Kantonsräte vor

dem Rathaus verteilt und damit um Nein-Stimmen gebeten.

Der Verein sieht allein in der Unterführung Winterthurerstrasse, die am 25. November zur Abstimmung kommt, die Möglichkeit einer Problemlösung. Unterstützung dafür sei von den Grünen, der SVP und dem Gewerbeverband zugesichert worden. Nur, die SVP unterstützt sowohl die Unterführung als auch «Uster West».

Einen Rückzieher hat in der Zwischenzeit der Gewerbeverband Uster gemacht. Vizepräsident Giuseppe Biacchi erklärte auf Anfrage: «Wir wollten, dass zumindest eine der beiden Vorlagen kommt, und haben so Druck aufbauen wollen. Mit dem Entscheid im Kantonsrat sind wir zufrieden und lehnen in der Folge die Unterführung Winterthurerstrasse ab.» Das Geld für «Uster West» werde vom Kanton bezahlt. Das Geld für die Unterführung fehle, so Biacchi weiter.

Komplott der Classe politique

Der Rückzieher des Gewerbeverbands stützt eine weitere These des VLUW. Er zeigt sich im Vorfeld empört dar-

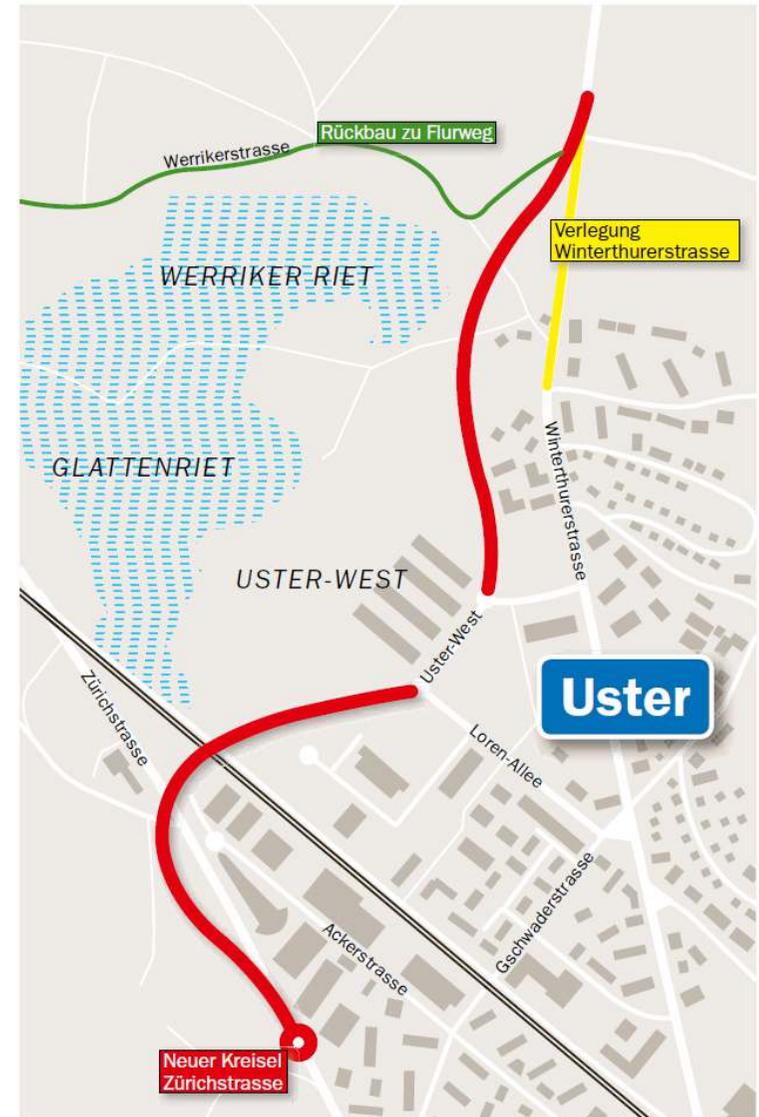
über, dass der Kantonsrat den Kreditentscheid zum Projekt «Uster West» nur gerade einen Monat vor der Abstimmung über die Unterführung Winterthurerstrasse fällen will. Er sieht dahinter einen «Machtmissbrauch der Classe politique». Und weiter: «Der Kantonsrat soll nun also im Expressverfahren die kommunale Meinungsbildung überholen und den Souverän vor vollendete Tatsachen stellen.»

Debatte um Moorschutz

Der VLUW wird wohl nicht klein begeben. Angriffspunkte bei der Planung werden wohl die Entscheide zur Kulturlandinitiative und des Bundesgerichts zum Moorschutz sein. Auf ihrem Flugblatt führen sie an, dass mit «Uster West» Kulturland, das seit der Annahme der Kulturlandinitiative geschützt ist, zerstört würde. Ebenfalls wird gemäss VLUW «das bundesrechtlich geschützte Glatten-/Werrikerriet weiter zerstört».

Zu einer anderen Beurteilung kommt der Stadtrat: «Die heute noch getrennten Naturschutzgebiete Glattenriet und Hopenriet können durch die Schliessung der Werrikerstrasse miteinander verbunden werden. Es entsteht ein Korridor, der die beiden Naturschutzgebiete markant aufwertet.

Es ist also anzunehmen, dass die Gerichte über «Uster West» entscheiden müssen.



So sieht die derzeitige Linienführung der Strasse Uster West aus. Grafik: Andreas Steiner

Gut gehütetes Geheimnis

Die Strasse Uster West hat für GLP-Kantonsrat Andreas Hasler ein Nachspiel

Ein Mitglied der Kommission für Planung und Bau soll über das Strassenbauvorhaben Uster West Informationen den Kritikern zugetragen haben. Worum es konkret geht, ist aber unklar.

Stefan Hotz

Die Unschuldsvermutung ist nicht mehr, was sie einmal war. «Erneut hat ein Grünliberaler das Amtsgeheimnis verletzt», hat am Mittwoch der «Tages-Anzeiger» getitelt. Gemeint ist Kantonsrat Andreas Hasler aus Illnau-Effretikon. Im Text heisst es dann, es sei unklar, was Hasler getan habe. Stefan Krebs (svp., Pfäffikon), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB), wird zitiert. Er spricht von einem «Vorfall», ohne dies näher auszuführen.

Welche Unterlagen?

Ob eine Straftat vorliegt, was bei einer Amtsgeheimnisverletzung der Fall wäre, ist also alles andere als klar. Es hat aber als unschuldig zu gelten, wer nicht rechtskräftig verurteilt ist. Das gilt auch für den zweiten im zitierten Titel angesprochenen Grünliberalen, den Partei-

präsidenten Martin Bäuml. Gegen ihn läuft, was bekannt ist, eine Strafuntersuchung, weil er Informationen über den Eigentümer jenes Grundstücks in Dübendorf, auf dem ein Hochhaus entstehen sollte, weitergegeben habe. Ob daraus eine Anklage und auch eine Verurteilung folgt, wird sich erst zeigen.

Zum aktuellen Fall nahm Hasler am Mittwoch, wie gegenüber dem «Tages-Anzeiger», keine Stellung. Krebs sagte nur, dass wegen einer Differenz in der Kommission das Vertrauen zu Hasler gelitten habe, worauf dieser die Konsequenzen zog und aus der KPB zurücktrat. Hingegen bestätigt Krebs nicht, dass Hasler vor die Wahl gestellt worden sei, andernfalls eine Strafanzeige zu gewärtigen. Die Frage hat sich erübrigt, da aufgrund des Zeitungsartikels allenfalls von Amts wegen eine Untersuchung eingeleitet wird.

Unklar ist, um was für Unterlagen es sich handelt, die Hasler laut «Tages-Anzeiger» an Gegner des Strassenbauprojekts Uster West weitergegeben haben soll. Der Grünliberaler ist ein Kritiker des Vorhabens. Bei den Gegnern kann es sich nur um den Verein Lebensqualität Uster West (VLUW) handeln, der es seit Jahren kritisch begleitet. Allerdings gab es weder während der Beratungen in der KPB noch vor der Debatte am Mon-

tag im Kantonsrat Medienberichte oder Druckversuche, die sich auf Insiderinformationen stützten. Der VLUW schickte am Wochenende zwar ein umfangreiches Dossier mit 65 «Ungereimtheiten» zum Projekt Uster West an die Medien. Darin sucht man aber vergeblich einen Hinweis auf eine Indiskretion.

Indiskretion so oder anders

Falls die Gegner ein Geheimnis erfuhren, haben sie es so gut gehütet, dass mindestens nichts an die Öffentlichkeit drang. Kann ein Amtsgeheimnis, das gar nicht gelüftet ist, verletzt sein? Man fragt sich, welche schwerwiegenden Geheimnisse sich um einen Strassenbau ranken. Die Geschichte hat eine parteipolitische Seite. Dass sie bekannt wurde, liegt daran, dass Hasler am nächsten Montag in die Verkehrskommission gewählt werden soll. Der Geschäftsführer von Pro Natura Zürich, ein ausgewiesener Umweltfachmann, ist wohl einigen nicht genehm. Da hilft ein Tipp über eine angebliche Amtsgeheimnisverletzung. Auch wenn dann die Empörung darüber hohl tönt in jener Zeitung, die vor kurzem ausführlich aus fraglos vertraulichen Unterlagen der PUK über die Pensionskasse BVK und aus dem Entwurf des Schlussberichts zitierte.

BEZIRKSGERICHT ZÜRICH

Burtscher Opfer übler Nachrede

«Tagi»-Journalist verurteilt

fsi. · Wer sich mit den Medien einlässt, kann sehr hoch steigen, aber auch sehr tief fallen. Diese Erfahrung musste die Wattwiler Physiklehrerin und Raumfahrt-Enthusiastin Barbara Burtscher im August 2010 machen. Innerhalb eines Jahres war die heute 26-jährige Trägerin eines Bachelor-Titels der Universität Zürich, Organisatorin von Astronomie-Tagen und «Schweizer Jugend forscht»-Preisträgerin zur «nächsten Schweizer Astronautin» hochgejubelt und danach als «Mondkalb» und «Fastronautin» wieder verstossen worden.

Auslöser des Absturzes war ein Artikel im «Tages-Anzeiger» vom 17. August 2010. Darin wurde die Mär von der Lehrerin, die eine Schülerin an ein Space-Camp der Nasa begleitet habe und dort als astronautisches Talent entdeckt worden sei, brutal demontiert. Unter dem Titel «Die eingebildete Astronautin» wies der Autor nach, dass von einer Nasa-Karriere keinesfalls die Rede sein könne und dass die «Astronauten-Ausbildung» auf privater Basis und dank Sponsoren stattgefunden habe. Die überaus medienbewusste Physikerin hatte – zumindest anfangs – mit einer recht offensiven «Informationspolitik» sowie mit Fotografien, die sie in blauen Nasa-Overalls und auch in einem vom

ZE

er im Januar
ene SVP-Natio-
steht am 16. Ja-
gericht Zürich.
gentur SDA hat
lung des DRS-
tätigt. Dem ehe-
didaten Zuppi-
ter seiner Firma
on 240 000 Fran-
sache vorgewor-
haft fordert für
erfahren beding-
e 13 Monaten.

ch angefahren
chmittag sind in
stwagen und ein
rt. Dabei wurde
tpolizei der Fah-
hls verletzt. Der
ist noch unklar;
hriger Mann auf
mit Lastwagen
wärts unterwegs
der Tramhalte-
r Kollision kam.

urbenthal
ann ist bei einem
stag schwer ver-
n wollte in Tur-
n einem Telefon-
ber Boden ver-
ntieren. Gemäss
polizei kiente

GEGENDARSTELLUNG

Flugblatt nicht vom VLUW

Der Verein Lebensqualität Uster West (VLUW) war – nicht wie im AvU vom 24.10.12 gemeldet – in keiner Art und Weise in die Flugblattaktion im Vorfeld der Kantonsratsdebatte zur Vorlage «Strasse Uster West» involviert. Er sieht weder in der Unterführung Winterthurerstrasse die alleinige Möglichkeit einer Problemlösung, noch ist er aktiv daran, Unterstützung für dieses Vorhaben zu erhalten. Dies ist auch gar nicht möglich, da der Verein für die kommunale Abstimmung vom 25.11.12 Stimmfreigabe beschlossen hat. Der VLUW ist jedoch weiterhin der Ansicht, dass die zeitliche Abfolge der beiden Vorlagen kein Zufall sein kann und bedauert es, dass dieser Missstand bislang kein Thema war.

*Dominic Brem, Präsident
Verein Lebensqualität Uster West*



Die Barriere an der Winterthurerstrasse soll durch eine Unterführung ersetzt werden und dem Gewerbe freie Fahrt vom Norden in den Süden der Stadt Uster beschern. Bild: Archiv

Einsatz für mehr Mobilität

USTER. Über 100 Personen nahmen am Gewerbelunch des Gewerbeverbands Uster teil. Sie wollten sich vom Stadtrat über die bevorstehende Abstimmung Unterführung Winterthurerstrasse und die Verbandshaltung informieren lassen.

CHRISTIAN BRÜTSCH

Gewerler Hans Temperli war nach dem Entscheid des Kantonsrats zur Strasse Uster West und einem entsprechenden Bericht im «Anzeiger von Uster» verwirrt. In diesem wurde Gewerbeverbandspräsident Giuseppe Biacchi zitiert, der im Namen des Gewerbeverbands Uster die Unterstützung für die Unterführung Winterthurerstrasse zurückzog. Temperli war der Auffassung, der Verband habe die Ja-Parole herausgegeben. Er fragte gestern beim Lunch des Gewerbeverbands konkret nach.

«Unsere Haltung hat sich nie geändert», erklärte Präsident Eric Köchli. «Wir sind eigentlich «Wünscher». Wenn es um Verkehr geht, wünschen wir uns die Oberlandautobahn, die Strasse Uster West, eine Unterführung an der Aathalstrasse, an der Wermatswilerstrasse und an der Winterthurerstrasse.» Dass Uster durch die Bahnschienen zweigeteilt werde, sei ungünstig. «Wir sind für alles, was die Mobilität fördert», brachte es Köchli auf den Punkt. Auch mit dem politischen Ja zu Uster West ist er «extrem glücklich».

Wie es zu den Aussagen Biacchis gekommen ist, wollte er nicht kommentieren. Gerold Brüttsch, der im Verband für die Kommunikation verantwortlich ist, bezeichnete es als «unglückliches Interview, das zu Missverständnissen führte». Mit diesen Antworten konnte sich Temperli zufriedengeben.

Verzögerung durch Gerichte

Eine weitere Antwort, diesmal vom Stadtrat Thomas Kübler, nahm er einfach zur Kenntnis. Er wollte wissen, mit wie grossen Verzögerungen zu rechnen sei, wenn der Weg durch die Gerichtsinstanzen im Projekt «Uster West» angetreten werden müsse. «Es sind zwei Gremien, das Verwaltungs- und das Bundesgericht, die das beurteilen müssen.» Pro Gremium müsse man Verzögerungen zwischen einem Dreivierteljahr bis zu einem Jahr einnehmen.

Zuvor hatte er im Namen des Stadtrats für ein Nein zur Unterführung Winterthurerstrasse geworben. Eine isolierte Betrachtung ohne Uster West, wie vom Initiativkomitee gefordert, sei gar nicht möglich, erklärte Kübler.

Werde Uster West gebaut, würde die Winterthurerstrasse abklassiert und in die Verantwortung Usters übertragen. «Dann ist ein Projekt, das bei einem allfälligen Ja an der Urne ausgearbeitet wurde, nicht mehr brauchbar, da dieses für eine Staatsstrasse ausgelegt werden musste.» Bereits vorher bauen sei ebenfalls unrealistisch, da der Kanton seine dafür nötige Zustimmung nicht geben würde.

Falschsaussagen widerlegt

Mit dezidierten Worten geisselte er Falschsaussagen, die vom Komitee gemacht wurden. So schreibt es, dass der Kanton für Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen zuständig sei – und somit auch für die Unterführung Winterthurerstrasse. Der Kanton könnte eine Unterführung nur dann unterstützen,

wenn Uster West mittel- bis langfristig nicht gebaut würde. «Politisch ist Uster West auf Kurs. Der Kredit wurde im Kantonsrat genehmigt.»

Weiter hätte der Kanton den Perimeter «in nicht nachvollziehbarer Art und Weise gewaltig ausgeweitet». Kübler führte an, dass in der inhaltlichen Stellungnahme des Kantons der Perimeter begründet werde.

«Das Projekt des Initiativkomitees kommt auf 20,2 Millionen Franken zu stehen.»

Thomas Kübler, Stadtrat

Als dritten Punkt sprach er die Kosten an, die gemäss Komitee von der Stadt Uster auf 13,1 Millionen Franken berechnet worden seien. «Das ist falsch. Die Initianten blenden bei ihrer Berechnung die technischen Arbeiten in-

klusive SBB-Leistungen von 5,6 Millionen Franken und die Mehrwertsteuer von 1,5 Millionen Franken. «Das Projekt des Initiativkomitees kostet 20,2 Millionen Franken.» Dazu müssten die 4,3 Millionen Franken zur Erfüllung der kantonalen Forderungen gerechnet werden und komme so auf eine Kostenschätzung von 24,5 Millionen Franken.

Nur wenige Ja-Sager

Gerade die Fokussierung auf die Kosten stiess bei Gottfried Zürner vom Initiativkomitee pro Unterführung Winterthurerstrasse auf wenig Verständnis. «Die Kosten darf man zum heutigen Zeitpunkt doch nicht derart in den Vordergrund rücken.» Bei der Abstimmungsvorlage gehe es nicht um einen Kredit, sondern um die Sache. Die 20-seitige Weisung beurteilte Zürner als «nicht tragbare Beeinflussung der Abstimmung». Er blieb mit seinem Wunsch nach einem Ja bei den über 100 Besucherinnen und Besuchern des Gewerbelunchs scheinbar allein auf weiter Flur, trotz der Ja-Parole des Verbands.

«Keinen Schildbürgerstreich zulassen»

Die Parteien von Uster haben bereits ihre Parolen zur Unterführung Winterthurerstrasse veröffentlicht. Dabei zeichnet sich eine breite Nein-Front von links bis weit ins rechte Lager ab.

Die SP lehnt das Vorhaben «mit aller Entschiedenheit ab», schreibt sie in ihrer Medienmitteilung. «Der Bau würde eine attraktive Zentrumsentwicklung verunmöglichen.» Ausserdem wären die von der Stadt zu tragenden Kosten von 25 Millionen Franken «finanzpolitischer Irrsinn».

Nur eine Verkehrsachse

Die Grünen hatten sich im Parlament noch für den Projektkredit starkgemacht. Nach dem Entscheid zu Uster West habe sich die Ausgangslage stark verändert. «Die Grünen wollen auf keinen Fall zwei grosse Verkehrsachsen durch oder um Uster, begründen sie ihre Nein-Parole.

Die Grünliberalen befürchten, dass mit der Unterführung das Zentrum attraktiver für Durchgangsverkehr würde. Sie lehnen das Projekt ab. Die Jungfreisinnigen sind der Meinung, dass die Unterführung «praktisch nur Nachteile» bringe. Zwei Zufahrten

auf den Zeughauskreisel werden «wahrscheinlich dazu führen, dass sich der Verkehr regelrecht selber blockiert». Zudem ist auch für sie die Kostenfrage ein Grund für die Nein-Parole. Auch die EVP empfiehlt, die Vorlage abzulehnen.

Stauverlagerung befürchtet

Die FDP schreibt von einem «Schildbürgerstreich». Dass Uster die Kosten für eine Kantonsstrasse übernehme, wenn parallel eine andere Strasse vom Kanton bezahlt werde, komme nicht infrage. Zudem würde sich der Stau ins Zentrum verlagern, und die neue Verkehrsachse würde das geplante attraktive Zentrum inklusive Zeughausareal durchschneiden.

Auch die EDU hat die Nein-Parole beschlossen. Der Transitverkehr soll «möglichst ausserhalb der Stadt Uster abgewickelt werden». Dieses Ziel könne mit Uster West besser erreicht werden.

Stimmfreigabe der SVP

Am ehesten befürwortend ist die SVP. Wie Fraktionschefin Claudia Bekier auf Anfrage erläuterte, hat

die SVP Stimmfreigabe beschlossen. «Zu unterschiedlich sind die Ansichten innerhalb der Partei, als dass wir uns auf eine Parole hätten festlegen können», so Bekier.

Die CVP hat bislang noch keine Empfehlung herausgegeben, dafür die beiden Wirtschaftsverbände. Das Wirtschaftsforum Uster reiht sich nahtlos bei den ablehnenden Parteien ein. Sie wollen das attraktive Zentrum stützen. «In den nächsten 10 bis 15 Jahren wird sich das Zentrum verändern», erklärte gestern WFU-Präsident Peter Bühler. Da soll die angedachte Flaniermeile von der Shopping-Meile entlang der Gerichtsstrasse bis zum Kultur- und Tagungszentrum nicht durch eine grosse Strasse getrennt werden», sagte er anlässlich des gestrigen Gewerbelunchs des Gewerbeverbands.

Der Gewerbeverband bleibt somit mit der Ja-Parole neben dem Initiativkomitee allein. Am 25. November wird sich weisen, wie volksnah die Politiker tatsächlich sind. Nach 2000 und 2005 ist es das dritte Mal, dass das Volk zur Unterführung Winterthurerstrasse befragt wird. (brü)

KOMMENTAR VON CHRISTIAN BRÜTSCH

Viele «Wenns» zur Unterführung

Die Kostenwahrheit liegt nicht auf dem Tisch und steht nicht zur Debatte. Am 25. November soll das Volk lediglich bekunden, ob ein Projekt ausgearbeitet werden soll oder nicht. Und trotzdem dreht sich alles um die Kosten. Die Schätzungen liegen zwischen 13,1 Millionen Franken vom Initiativkomitee und 24,5 Millionen Franken vom Stadtrat. Beide geben an, dass sie recht haben und der Gegner nicht die Wahrheit sagt. Der verbale Schlagabtausch wird derzeit ziemlich heftig geführt.

Die Parteien haben Stellung bezogen und sind mit Ausnahme der SVP, die Stimmfreigabe beschlossen hat, gegen die Unterführung. Die CVP hat noch keine Parole gefasst. Für ein Ja setzt sich der Gewerbeverband ein. Dieses Ja wird vom Vorstand vertreten und zielt darauf ab, möglichst viele schrankenfreie Bahnübergänge zu erhalten. Dezidiert gegen die Unterführung ist das Wirtschaftsforum Uster, das dadurch die Attraktivitätssteigerung im Zentrum in Gefahr sieht.

Die Planung hat den Steuerzahler bereits 470000 Franken gekostet. Die Fortführung der Planung wurde vom Stadtrat gegenüber dem Gemeinderat mit 240000 Franken beziffert. Danach kann zumindest gesagt werden, wie teuer das Bauwerk kommen würde, wenn es als Staatsstrasse umgesetzt werden könnte. Wahrscheinlich ist, dass dieses ausgearbeitete Projekt zur teuren Makulatur wird. Wird Uster West gebaut, muss das Projekt den neuen Gegebenheiten einer Gemeindestrasse angepasst werden. Kommt Uster West nicht, könnte es sein, dass der Kanton ein neues Projekt für die Unterführung Winterthurerstrasse ausarbeitet und bezahlt. Ob diese Aussichten eine Investition von über 700000 Franken rechtfertigen, bleibe dahingestellt.

Der Entscheid liegt beim Stimmvolk. Und dieses hat sich mit einer im Grunde einfachen Vorlage in einem äusserst komplexen Umfeld zu befassen. Die vielen Unsicherheiten und «Wenns» werden bis zum Abstimmungstermin nicht ausgeräumt werden können. Die Meinungsfindung bleibt schwierig.

Weitere Parolen zur Unterführung

USTER. In der gestrigen Ausgabe wurden die Stellungnahmen mit den Abstimmungsempfehlungen der politischen Parteien in Uster zur Unterführung Winterthurerstrasse abgedruckt. Dabei fehlte die Empfehlung der CVP. Sie schreibt nun: «Die CVP lehnt die Initiative Unterführung Winterthurerstrasse mehrheitlich ab. Die Finanzierung ist nicht gesichert, neue Händel mit dem Kanton wären vorprogrammiert und auch die Überführung in der Loren würde zurückgestellt.» Weiter befürchtet die CVP Mehrverkehr im Zentrum und hofft auf eine rasche Realisierung von Uster West.

Das kleinere Übel

Neben den politischen und gewerblichen Vereinigungen setzt sich auch der Verein Lebensqualität Uster West für die Verkehrssituation im Westen der Stadt Uster ein. Sein Fokus liegt auf dem kantonalen Strassenprojekt «Uster West». Aber auch die Unterführung Winterthurerstrasse hat erheblichen Einfluss auf das Einzugsgebiet des Vereins.

Er positioniert sich in dieser Frage wie folgt: «Die Verkehrssituation in Uster erfordert eine gesamthafte Betrachtung. Uster West ist nicht die Lösung, sondern schafft nur neue Probleme. Und in diesem Kontext gesehen ist auch die Unterführung Winterthurerstrasse lediglich das kleinere Übel. Was fehlt, ist die Gesamtschau beziehungsweise der Mut für einen Marschhalt und eine objektive Auslegeordnung. Uster West muss offenbar auf Biegen und Brechen her, koste es, was es wolle.» Der Verein hat deshalb in der Unterführungsfrage Stimmfreigabe beschlossen. (brü)

Kein Rapport über Verkehrspolitik

USTER. Jürg Gösken (GLP) wünschte vom Stadtrat eine regelmässige Aufdatierung in Sachen Verkehrskonzept. «Das vorliegende Postulat fordert im Wesentlichen, eine Auslegeordnung für die absehbaren und möglichen Verkehrsprojekte zu erhalten und deren gegenseitige Beeinflussung aufzuzeigen», erklärte der Postulant. Die Verkehrsfragen von Uster müssten wieder vermehrt auf lokaler Ebene an die Hand genommen werden. Gösken vermutete, dass «man die Entscheidungen an den Kanton beziehungsweise an den ZVV abgegeben hat».

Dem entgegnete Stadtrat Thomas Kübler, dass sehr wohl ein Verkehrsplan bestehe und dieser im kantonalen respektive regionalen Richtplan aufgeführt sei. «Das Problem ist nicht, dass keine Konzepte vorhanden wären, sondern dass jedes Projekt torpediert wird», so Kübler. Er bat darum, das Postulat nicht zu überweisen. Unterstützung erhielt Kübler von Cla Famos (FDP). Er wünsche sich aber, dass die Ustermer Kantonsräte am gleichen Strick ziehen würden. Bei der Strasse Uster West hatten GLP und GP dagegen gestimmt. «Das führt nur dazu, dass Usters Bedürfnisse ständig auf der Strecke bleiben oder zumindest stark verzögert werden», meinte Famos.

Dagegen erklärte Patricio Frei (GP), dass die Ustermer Verkehrsplanung nicht eben ein Ruhmesblatt sei. Das Postulat schaffe Transparenz. GLP und GP blieben mit ihrem Anliegen auf der Strecke. Mit 25 zu 8 Stimmen wurde das Postulat nicht überwiesen. (brü)

Allianz gegen Unterführung

USTER. Die Positionen sind bezogen, die Meinungen gemacht. Ausser SVP und SD lehnen in Uster alle im Parlament vertretenen Parteien die Unterführung Winterthurerstrasse ab. Die SVP hat wie der Gewerbeverband Stimmfreigabe beschlossen.

EDUARD GAUTSCHI

Gehts um Verkehrsfragen, gehen die Emotionen hoch – selbstverständlich nur beim Gegenüber, das eine andere Meinung vertritt. Jüngstens Beispiel ist die Volksinitiative «Für eine Unterführung Winterthurerstrasse als Ersatz für den Barriere-Übergang». Sie wurde als allgemeine Anregung abgefasst und im Juni 2008 eingereicht. Am 7. September 2009 genehmigte der Ustermer Gemeinderat 470000 Franken für die Projektierung der Unterführung. Dies tat er auch mit dem Hintergedanken, herauszufinden, wie viel die Unterführung kosten würde. Den vom Komitee verbreiteten Schätzungen von rund 13 Millionen Franken traute er offensichtlich nicht. Der Stadtrat kam zum Schluss, dass die Unterführung über 24 Millionen Franken kosten würde. Seither wird um die Summe, welche die Unterführung kosten soll, heftig gestritten.

Nachdem das Initiativkomitee Ende Oktober über die Ziele ihrer Initiative informiert und die vom Stadtrat geäusserten Kosten als falsch bezeichnete, luden gestern die Gegner der Initiative zur Medienkonferenz ins Zeug-

haus. Anwesend waren neben dem Wirtschaftsforum je ein Vertreter oder eine Vertreterin der im Gemeinderat politisierenden Parteien SP, FDP, Grüne, GLP, EVP, EDU, Jungfreisinnige. Die CVP war verhindert. Von den im Gemeinderat vertretenen Parteien ist lediglich die SD für die Unterführung. Die SVP hat wie auch der Gewerbeverband Stimmfreigabe beschlossen.

25 Millionen für Kantonsstrasse

Im Gegensatz zum Gewerbeverband hat das Wirtschaftsforum (WFU) klar Position bezogen. Peter Bühler, Präsident des WFU: «Die Initiative ist ein klassischer Schildbürgerstreich, den wir zu verhindern versuchen.» Werde die Unterführung gebaut, fliesse noch mehr Verkehr via Berchtoldstrasse zum Nashornkreisel. Das aber müsse verhindert werden, wenn man das Zeughaus mit dem Zentrum der Stadt Uster verbinden wolle.

FDP-Fraktionschef Cla Famos wies darauf hin, dass bei einer Annahme der Initiative die Stadt «knapp 25 Millionen Franken in eine Kantonsstrasse investiere». Der Kanton wolle das Verkehrsproblem mit der Strasse Uster West lösen. Das sei sinnvoll. Nicht zu-

letzt auch deshalb, weil der Kanton diese Strasse bezahle. Werde die Unterführung gebaut, werde Uster auch in Nord-Süd-Richtung von einer Verkehrsachse zerschnitten.

Zeughaus und Zentrum

Christoph Oberhänsli, Präsident der Jungfreisinnigen, gab zu bedenken, dass mit dem Bau der Unterführung nur der «Stau von der Barriere ins Zentrum verschoben werde». Der Bau der Unterführung trage nicht zur Lösung des Verkehrsproblems bei.

Ins gleiche Horn stiess auch Ursula Räuflin von der GLP: «Die Unterführung schafft mehr Probleme, als sie löst.» Räuflin fordert eine «Gesamtbetrachtung der Ustermer Verkehrssituation». Basierend darauf könnten die Probleme dann angepackt werden. Es lohne sich nicht, «jetzt 25 Millionen für einen Schnellschuss auszugeben». Die Behauptung, dass viele Verkehrsteilnehmer direkt ins Zentrum gelangen wollten, sei etwas weit hergeholt. «Die meisten wollen wohl einfach am liebsten nach Hause, ohne Umweg übers Zentrum.»

Die Kosten des Projekts wurden auch vom EVP-Gemeinderat Walter Meier ins Feld geführt. «Laut Finanzplan stehen in Uster in den nächsten fünf Jahren Investitionen von 160 Millionen Franken an. Ein weiteres Grossprojekt mit Kosten von 25 Millionen Franken können wir uns nicht leisten.»

Zudem sei eine Unterführung Winterthurerstrasse schlicht fehl am Platz, wenn das Zeughausareal Teil des Zentrums werden soll.

Wie viel kostet Unterführung?

Der Fraktionspräsident Patricio Frei von den Grünen ist nicht nur gegen die Unterführung Winterthurerstrasse, sondern im Gegensatz zu den meisten Mitgliedern des Überparteilichen Komitees auch gegen die Strasse Uster West. Die Grünen haben dem Projektkredit Unterführung Winterthurerstrasse zugestimmt, sind nun aber gegen das Projekt. Für den Projektkredit hätten sie gestimmt, um zu erfahren, wie viel die Unterführung überhaupt kosten würde. Dass der Kantonsrat den Entscheid zur Strasse Uster West vor der Abstimmung in Uster über die

Unterführung gefasst habe, bezeichnete Frei als «ungeheuerlich».

Thomas Kürsteiner von der EDU war der Meinung, dass Uster West die bessere Lösung für die Zentrumsentwicklung sei – auch, um den Transitverkehr zu kanalisieren. Balthasar Thalman, Fraktionschef der SP, warf die Frage auf, wie sinnvoll es wohl sei, wenn Uster dem Kanton eine Strasse finanziere, obwohl im entsprechenden Fonds des Kantons eine halbe Milliarde Franken liege. Er rief dazu auf, das «Zentrum von Uster nicht kaputt zu machen, indem man den Verkehr ins Zentrum leitet.»

Vortrag über Eltern als Liebespaar

USTER. Wie gelingt es Männern und Frauen als Liebespaar in den unterschiedlichen Familienphasen sich zu verführen? Im Rahmen der Veranstaltungsreihe «Familienglück – Wunsch oder Wirklichkeit?» findet am Donnerstag, 22. November, ein Referat der klinischen Sexologin Esther Elisabeth Schütz statt. Mit wissenschaftlichen sexologischen Ansätzen beantwortet sie, wie es einem Paar gelingen kann, das Liebesbegehren immer wieder neu zu beleben. Der Vortrag wird mit Klängen aus dem Süden Italiens von Fiorenza Talamo und Laure Perrenoud musikalisch umrahmt und nimmt die Zuhörer mit auf einen sinnlich humorvollen Rundgang durch den Garten der Lüste.

Die Veranstaltung beginnt um 19.30 Uhr und findet im Freizeit- und Jugendzentrum Frjz in Uster statt. Anmelden kann man sich unter www.elternbildung.zh.ch. (zo)

IN KÜRZE

Assistenzen für die Schulen

VOLKETSWIL. Die Schulpflege Volketswil hat beschlossen, die Klassenassistenzen auf das Schuljahr 2012/2013 hin fest einzuführen. Die jährlichen Kosten betragen laut einer Mitteilung knapp 135000 Franken. Der daraus resultierende Nachtragskredit von 56000 Franken für das Jahr 2012 wurde von der Schulpflege genehmigt. Klassenassistenzen unterstützen die Lehrpersonen und einzelne Schüler und helfen so bei belastenden Situationen. Die Schule Volketswil arbeitet seit zwei Jahren verschulweis und offenbar erfolgreich mit Klassenassistenzen. (zo)



«Ein klassischer Schildbürgerstreich, den wir zu verhindern versuchen.»

Peter Bühler, WFU



«Wir wollen nicht 25 Millionen für einen Schnellschuss ausgeben.»

Ursula Räuflin, GLP

Vom Sternenplatz hinauf zur Kirche

MICHAEL KÖHLER

Ein talentierter Künstler, vermutlich aus dem Umfeld der Familie Zangger/Gujer/Grunholzer hat sich irgendwann in einem Sommer zwischen 1828 und 1840 vor das Hotel Sternen gesetzt und gemalt, was sich vor seinem Auge abbildete. Das Aquarell erscheint skizzenhaft unfertig. Vor allem der Vordergrund mit dem Laufbrunnen und die Fläche des Sternenplatzes scheinen unvollendet geblieben zu sein. Ungewöhnlich ist die nächtliche Mondscheinzerie, welche der Künstler dem Tageslicht vorgezogen hat. Sie zeigt den Sternenplatz in Uster gen Süden. Am linken Bildrand steht das imposante Wohnhaus des alt Weibels Wohlwend, das um 1800 oder früher errichtet wurde und heute ein moderner Ersatzbau ist. Ihm gegenüber rechts steht die 1824 vollendete erste Baum-

wollspinnerei Hans Heinrich Zanggers, bereits im umgebauten Zustand von 1825/26. Im Mittelpunkt des Aquarells steht jedoch die Sägerei neben der Fabrik und die klassizistische Saalkirche, die erst seit 1828 in dargestellter Form von Weitem sichtbar am nordwestlichen Abhang des Schlosshügels thront.

Die Menschen im Mittelalter, seit der Gründung Usters durch die Alemannen im 6. oder 7. Jahrhundert, waren – mit Ausnahme einiger weniger – Bauern, die sich um Ackerbau, aber vor allem um Viehzucht kümmernten. Die wenigen, die sich nicht als Landwirte verdingten, waren Handwerker, wie Müller, Säger, Küfer und Schmiede. Vertreter dieser Berufe sowie auch Dienstleister wie Wirte, waren gewichtige Minderheiten, die in keiner Ortschaft fehlten, und sei sie noch so arm. Die meisten der damaligen

Menschen waren bis ins 16. Jahrhundert unfrei, Leibeigene und damit der Willkür ihrer jeweiligen Obrigkeiten

GESTERNHEUTE

Die Stadt Uster im Wandel der Zeit – am Beispiel der Zentralstrasse.

ausgesetzt. Dorfpfarrer bildeten eine eigene Kaste, waren aber ebenfalls den Launen ihrer eigenen geistlichen Obrigkeit ausgesetzt.

Das Aquarell stammt aus einer Zeit, als die letzten feudalen Strukturen zwar abgeschafft waren, auf dem Land aber noch lange nachhingen. Als die Industrialisierung zu Beginn des 19. Jahrhunderts über das Landdorf Uster herinstürzte, wurde das altbekannte dörfliche Leben auf den Kopf gestellt. Jahrhunderte alte

Traditionsbetriebe, wie die Mühle Kirchuster und die hier abgebildete Sägerei wurden dem Fortschritt geopfert. Mühle und Sägerei Kirchuster bildeten eine Einheit und waren in Kirchuster die ersten Betriebe, die das Wasser als Energie spendende Kraft nutzten. Für sie wurde zu einem unbekanntem Zeitpunkt, wahrscheinlich im 13. Jahrhundert, der Mühlekanal gegraben. Dieser Standort, am Fusse des Burghügels am Aabach-Übergang, bildete dann auch die Keimzelle des alten Kirchuster. Die ersten Siedler zwischen dem 6. und 8. Jahrhundert fanden hier ausgedehnte Wälder vor, die sie über die Zeiten hinweg auf den heutigen Bestand niederholzten. Das geschah aber mit Bedacht und mit Rücksicht auf die herrschenden Regeln und Besitzstände. Die Nutzungsrechte waren klar formuliert. Der Wald wurde auch von den Bauern nicht nur als Brenn- und Baustofflieferant ge-

nutzt, sondern auch als Futterweide für Schweine und andere Haustiere. Daneben galt er als wertvolles Gut, das verpönt und verkauft werden konnte.

Holz war der Energieträger und Baustoff des Mittelalters schlechthin. Abgesehen von der Burg und der Kirche, entstanden erste Steinhäuser in Uster erst im 17. Jahrhundert – eines der ersten in Uster ist die Krone in Nossikon. Erst der Einfluss der Industrialisierung im 19. Jahrhundert etablierte den Stein auch im Privathausbau. So steht das Aquarell für eine Zeit, als die alte feudale Ordnung auf dem Land endgültig vom Fortschritt abgelöst wurde.

Die regelmässig publizierte Serie «Uster gestern und heute» ist eine Co-Produktion des ZO/Avu und der Galiker Kommunikation (www.galikerkom.ch). Der Kalender «12 Monate Stadtgeschichte 2013» mit alten Aufnahmen von Uster kann per E-Mail info@galikerkom.ch bestellt werden.



Wo heute der Verkehr um den Nüsslikreisel fliesst, lag einst der Sternenplatz vor dem Hotel Sternen. Dort liess sich der Künstler nieder und liess seinen Blick Richtung Süden und Kirche schweifen. Bilder: zvj/Andres Eberhard

Uster braucht eine Umfahrung

**«Einsatz für mehr Mobilität»,
Ausgabe vom 8. November**

Ich stimme für die Unterführung Winterthurerstrasse, weil ich hier eine Möglichkeit sehe, den geplanten Westzubringer zu verhindern. Allerdings löst nach meiner Meinung keines der zwei Projekte die Verkehrsprobleme von Uster, da beide den ganzen Verkehr von Süden auf die A53 und umgekehrt durch Uster leiten.

Was Uster braucht, ist eine Umfahrung, und eine solche ist nur noch im Osten von Uster möglich. Mit der von Paul Stopper vorgeschlagenen Verlegung der Bahnlinie von Uster nach Aathal in einen Tunnel wären ungefähr ab Bahnübergang Wermatswilerstrasse bis zum Autobahnanschluss Uster Ost keine Bahnübergänge mehr im Weg. Eine andere Möglichkeit wäre die Weiterführung der A53 in die A52 (Forchautstrasse) beim Anschluss Oetwil am See. Mit einem Tunnel von Uster Ost bis zur Verbindungsstrasse von Mönchaltorf nach Gossau könnte der Verkehr beim neuen Autobahnanschluss Gossau/Mönchaltorf auf die A53 gelangen.

Ruedi Weiss, Nänikon

Den Lärm in den Boden versenken

In der Kontroverse um die Unterführung Winterthurerstrasse in Uster gibt es meines Erachtens einen wichtigen Punkt, der für die Unterquerung der Bahn spricht: der Verkehrslärm. Eine Überführung beschallt die Umgebung enorm. Weit würde der Lärm vom Westwind in die Quartiere Gschwader/Strick/Brunnenwiese getragen. Quartiere, die bis anhin gute Lebensqualität bezüglich Lärm. Ich lebe im Lärmbereich der Überführung Pfäffikerstrasse und kenne den Lärmpegel bei Westwind. Die Betroffenen müssten halt dann jeweils auf die Biase hoffen, dann würde der Sonnenberg mit dem Verkehrslärm beschallt. Ich bin deshalb klar dafür, den Lärm mit der Unterführung Winterthurerstrasse in den Boden zu versenken.

Heidi Bächtold Schmid, Wermatswil



Autokolonne vor dem Bahnübergang an der Winterthurerstrasse in Uster. Archibild: Mano Reichling.

Unterführung widerspricht aller Vernunft

**«Einsatz für mehr Mobilität»,
Ausgabe vom 8. November**

Seit mehr als 40 Jahren kämpft Uster für eine westliche Umfahrung des Siedlungsgebiets. Ich bin sicher, dass der Kanton die Realisierung immer wieder hinausgeschoben hat, weil Ustermer Politiker, Naturschützer und Anwohner lautstark gegen diese Strasse Opposition gemacht haben.

Der Kanton hat das Sagen

Im Kantonsrat wurde vor 40 Jahren im Zuge der Einführung der S-Bahn der Kredit für die Aufhebung der niveaufreien Bahnübergänge für Uster ausgesetzt, weil zwei Ustermer Volksvertreter im Kantonsrat behaupteten, dass diese Strasse gar nicht gewünscht werde. Anlässlich der Abstimmung 1982 über die Umfahrung Uster strich der Regierungsrat die Strasse Uster West in der Meinung, in einer kantonalen Abstimmung eher ein Ja zur Umfahrung Uster zu erhalten. Seitdem werden alle Bemühungen um diese Strasse durch Einsprachen und Verzögerungen blockiert.

Kürzlich hat der Kantonsrat mit grossem Mehr der Finanzierung der

Strasse zugestimmt. So nahe an der Realisierung waren wir noch nie!

Die vom Komitee verlangte Abstimmung widerspricht aller Vernunft. Uster kann gar nicht bestimmen, ob die Unterführung gebaut wird. Der Kanton bestimmt alle Bauarbeiten auf Kantonsstrassen.

Falsche Behauptungen

Wenn die Abstimmung ein Ja geben würde, wäre der Kanton verunsichert, ob er die Überführung Loren überhaupt in Angriff nehmen soll. Leider sind im Komitee Leute, die die Unterführung Winterthurerstrasse aus Zeitgründen vorantreiben, aber vor allem auch Leute, die die Unterführung West verhindern wollen. Die Behauptung, die neue Strasse bringe allen Verkehr über die Sonnenbergstrasse nach Niederuster, ist falsch, denn die für die Verteilung des Verkehrs in Uster gebaute Zürichstrasse bietet verschiedene Möglichkeiten, etwa die Sonnenberg-, die Wil-, die See- und die Zentralstrasse. – Der durch die Unterführung verursachte Mehrverkehr auf der Winterthurerstrasse überlastet den Kreislauf Zeughaus (Rückstaus wie heute

an der Barriere). Als Folge trennt sie damit das heutige Zentrum vom Projekt «Zeughaus».

– Der grösste Teil des Verkehrs ab der Berchtoldstrasse geht (da einfacher geradeaus) über die Wilstrasse am Schulhaus Pünt vorbei und zum Doppelkreisel in Niederuster.

– Die Busverbindung Bankstrasse–Brandstrasse staut sich an der Kolonne vom Anschluss West über die

Winterthurerstrasse führt bei den monatelangen Bauarbeiten über die Gschwaderstrasse (schmal mit einseitigem Trottoir).

Im Gegensatz dazu führt die Überführung West, wie seit etwa 50 Jahren geplant, in die dafür vorgesehene Zürichstrasse, die eine Verteilfunktion ausübt (Sonnenberg-, Wil-, See-, Apotheker- und Zentralstrasse), sodass der Verkehr nicht nur über eine Strasse fährt. Alle Anstösser an diesen Strassen müssen etwas Lärm und Gestank ertragen. Ein Nein an der Urne ist im Interesse der Einwohner von Uster.

Peter Ott, Uster

Unterführung und flankierende Bauten

**«Einsatz für mehr Mobilität»,
Ausgabe vom 8. November**

Es ist nur logisch, dass die Strasse Uster West der Sonnenbergstrasse und damit dem ohnehin problematischen Doppelkreisel in Niederuster massiven – und nicht, wie in den Erläuterungen des Stadtrats zur Abstimmung vom 25. November vorgegeben, nur geringen – Mehrverkehr bringen wird, wenn die Unterführung Winterthurerstrasse nicht realisiert werden kann.

Schon heute sind die Sonnenberg- und die Seefeldstrasse für zahllose Fahrzeuge die direkte Verbindung zwischen der A53 und der A52. Das wird so lange so bleiben, bis die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen sein wird. Und das wird noch viele Jahre dauern. Schliesslich will wohl niemand die erst gerade aufwendig sanierte Zentral-, die Talacker- und die Riedikerstrasse als Achse für den Nord-Süd-

Durchgangsverkehr empfehlen. Das würde das Zentrum erst recht belasten.

Die für Uster wohl kostengünstigste und vernünftigste Variante für den Nord-Süd-Verkehr, nämlich nebst der Unterführung Winterthurerstrasse die Moosackerstrasse als Kantonsstrasse zu bauen, steht heute leider nicht zur Debatte. Ähnlich wie beim Flugverkehr bin ich auch für gerechte Verteilung der Strassenverkehrsströme. Im Interesse vor allem der Kinder und der älteren Mitbewohner im Bereich Sonnenbergstrasse/Zentrum Niederuster/Seefeldstrasse sage ich deshalb Ja zur Unterführung Winterthurerstrasse und empfehle, als flankierende Massnahme für den Zugang zum Zeughausareal von der Gerichtstrasse her eine grosszügige Fussgänger- und Velounterführung zu planen.

Hans Rudolf Maurer, Uster

Der Kanton bezahlt nichts

Die Initianten der Unterführung Winterthurerstrasse in Uster behaupten gebetsmühlenartig, dass sich der Kanton an der Finanzierung des Bauwerks beteiligen werde. Diese Behauptung ist vorweihnächtliches Wunschdenken. Der Kantonsrat hat mit 127 zu 45 Stimmen der Finanzierung des kantonalen Strassenprojekts «Uster West» zugestimmt. Diese Strasse ist im kantonalen Richtplan enthalten.

Damit hat der Kantonsrat indirekt auch eine (Mit-)Finanzierung der Unterführung Winterthurerstrasse abgelehnt. Hierfür müsste zunächst der kantonale Richtplan angepasst werden. Solche Bestrebungen gibt es weit und breit nicht. Dass gestandene Politiker im Initiativkomitee diese Tatsache in den Wind schlagen, ist verantwortungslos und kurzsichtig. Ebenso verantwortungslos ist es zu behaupten, die kantonalen Auflagen, welche bei der

Projektierung des Unterführungsbauwerks gemacht werden und welche zu einer erheblichen Verteuerung von über vier Millionen Franken führen, müssten nicht beachtet werden.

Was im gesamten Kantonsgebiet gilt, gilt wohl auch für Uster. Der Eigentümer einer Strasse bestimmt die Rahmenbedingungen eines baulichen Eingriffs. Und die Winterthurerstrasse ist vorläufig noch im Eigentum des Kantons. Aus diesem Grund soll auch die Stadt Uster nach dem Motto «Schuster, bleib bei deinem Leisten» ihr eigenes Strassennetz projektieren.

Für die Finanzierung solch desaströser Abenteuer wie die Unterführung der Winterthurerstrasse ist jeder Steuerfranken zu viel. Weil die Initianten die Übersicht verloren haben, müssen wir die Initiative ablehnen.

Bruno Schneider, Uster

Gute Gründe für die Unterführung

Ich sage Ja zur Unterführung Winterthurerstrasse in Uster, weil dabei kein Kulturland verbaut wird. Uster braucht eine sinnvolle Unterführung. Nicht am Ende von Uster, sondern zentral gelegen, weil die Unterführung, von der Autobahn her kommend, direkt zum

geplanten Kultur- und Kongresszentrum Zeughausareal führt und weil beim Nashornkreisel bereits eine Fussgängerunterführung besteht. Somit hätte diese Unterführung ihre Berechtigung.

Heidi Hunziker-Kaiser, Uster

Den Nashornkreisel verstopfen?

Wer die Unterführung Winterthurerstrasse in Uster befürwortet, verlagert den täglichen Ustermer Barrierenstau von der Zufahrtsstrasse hinein ins Zentrum an den Nashornkreisel beim Freizeithaus Frjz und beim Primarschulhaus Pünt. Ich will das nicht. Ich

wünsche mir eine verkehrsberuhigte Flaniermeile vom Stadthaus bis zum Kulturzeughaus. Daher stimme ich bei der Unterführung Winterthurerstrasse Nein.

Laurenz Steinlin, Uster

WEITERE LESERBRIEFE ...

... sind in dieser Ausgabe zu finden auf Seite 14

Bau mit wenig Sinn ablehnen

Über die im Juni 2008 eingereichte Volksinitiative «Für eine Unterführung Winterthurerstrasse» wird nun nach langem Hin und Her am 25. November 2012 abgestimmt. Ziel der Initiative ist es, die Barriere an der Winterthurerstrasse durch eine Unterführung zu ersetzen. Die veranschlagten Kosten von 24,5 Millionen Franken müssten vollumfänglich von der Stadt Uster übernommen werden. Andere wichtige Bauvorhaben wie Hallenbad oder Schulhaus Krämeracker müssten zurückgestellt werden.

Gleichzeitig plant der Kanton mit der Umfahrung Uster West die Überführung der Bahnlinie in Werrikon. Kürzlich hat der Kantonsrat diesem Vorhaben mit klarem Mehr zugestimmt, was die Rechnung und den Steuerzahler der Stadt Uster entlastet.

Die Barriere an der Winterthurerstrasse ist unbestritten für viele Verkehrsteilnehmer ein Ärgernis. Es macht aber wenig Sinn, dieses Problem gleichzeitig mit zwei teuren Bauvorhaben lösen zu wollen. Ich werde daher zur Volksinitiative «Für eine Unterführung Winterthurerstrasse als Ersatz für den Barrieren-Übergang» ein überzeugtes Nein in die Urne legen.

Hilda Schellendorfer,
EDU-Gemeinderätin, Uster

Mit Unterführung nicht ewig warten

**«Einsatz für mehr Mobilität»,
Ausgabe vom 8. November**

Das Barrieren-Übergang-Ärgernis ist trotz den Einwürfen des Wirtschaftsforums Uster zu beseitigen und durch die Unterführung zu ersetzen. Wo liegt das Problem? Es gibt keines.

Schon vor über 40 Jahren hat die Gemeinde Horgen mit dem Schinzenhofareal gezeigt, wie das funktioniert. Der Fussgängerverkehr ist im Strassenbereich auf eine andere Ebene zu verlagern. Die Gebäude links und rechts der Berchtoldstrasse sind auf den Fussgängerverkehr mittels Rolltreppen und Liftanlagen anzupassen. Auch die Angabe der grossen Zahl von 18000 Fahrzeugbewegungen pro Tag auf der betreffenden Strasse ist verfräglich. Erhebungen andernorts zur gleichen Problematik haben jeweils ergeben, dass es sich bei diesem Verkehr bis zur Hälfte um reinen haugemakten Innenortsverkehr handelt. Mit einer effizienten Autoverkehrsführung sollte nicht bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag gewartet werden. Darum Ja zur Unterführung und das auch zum Wohle der Anwohner. Mit der Unterführung Winterthurerstrasse wird überhaupt keine ortsplannerische Zukunft verbaut.

Thomas Eschler, Uster



Die Dargebotene Hand

Haben Sie Sorgen?
Sind Sie verzweifelt?

Wir haben Zeit
für ein Gespräch

Tel. 143 oder online
www.143.ch

Ein kompliziertes Loch

Unter anderem wird in Uster am Sonntag darüber abgestimmt, ob eine Unterführung Winterthurerstrasse projektiert werden soll oder nicht. Es ist dies nach 2000 und 2005 die dritte Volksabstimmung zum gleichen Thema. Der Wunsch der Initianten ist einfach und nachvollziehbar: Der Niveauübergang Winterthurerstrasse soll aufgehoben und durch eine Unterführung ersetzt werden. Dies an einer Strasse, die täglich von bis zu 18000 Fahrzeugen befahren wird und einen Bahnübergang aufweist, der bis zu 45 Minuten pro Stunde geschlossen ist.

Weiter wird der Wunsch dadurch gestützt, dass in Uster nur gerade an der Dammstrasse eine einzige Unterführung existiert. Sie ist aber mit einer maximalen Durchfahrts Höhe von 3,25 Metern beschränkt. Ein Ausbau dieser Unterführung wurde von der Ustermer Bevölkerung verworfen. Daraus folgt, dass der Lastwagenverkehr über die Winterthurerstrasse rollen muss und durch die Barriere behindert wird.

Eine einfache, logische Ausgangslage, die, so nüchtern dargeboten, eigentlich nur zu einem deutlichen Ja zum Bau führen muss – oder längst hätte führen müssen.

Davon ist aber aktuell nichts zu spüren. Von den im Parlament vertretenen Parteien steht lediglich die SD hinter dem Ansinnen. Einem Ja am nächsten kommt die SVP. Sie hat Stimmfreigabe beschlossen.

Alle anderen Parteien stehen geschlossen und selten vereint hinter der Nein-Parole. Sie werden vom Wirtschaftsforum Uster unterstützt.

Der Gewerbeverband Uster konnte sich nach einigen verwirrenden Aussagen zu etwas durchringen, das als Stimmfreigabe interpretiert werden kann. Ein deutliches Ja kommt aus den Reihen des LDU und der Gesellschaft für Natur- und Vogelschutz. Bei beiden ist Mitinitiant Paul Stopper aktiv. Der Verein Lebensqualität Uster West, der sich vornehmlich um den Nichtbau der Strasse Uster West bemüht, hat Stimmfreigabe beschlossen.

Im Lauf des teilweise erbittert geführten Abstimmungskampfs geriet das tatsächlich zur Abstimmung gebrachte Anliegen immer mehr ausser Acht. Es ist die Volksinitiative «Für eine Unterführung Winterthurerstrasse als Ersatz für den Barrierenübergang». Sie ist als allgemeine Anregung abgefasst.

Befürworter und Gegner stritten sich heftig über die möglichen Baukosten. Naturschützerische, verkehrsplanerische und ideologische Grundsatzdiskussionen wurden angezettelt. Jede Seite argumentierte mit «unwiderlegbaren Fakten» und bezichtigte die Gegenseite, Unwahrheiten zu verbreiten. Nur – weder Geld noch Naturschutz noch Ideologie stehen an der Urne zur Debatte. Da kann der befürwortende Landesring noch so manches günstige Unterführungsbauprojekt aus der Schweiz anfüh-

ren, und da können die Gegner aus dem Stadtrat noch so vehement eine Grobkostenschätzung verteidigen. Die Ustermerinnen und Ustermer sind lediglich dazu aufgefordert, darüber zu befinden, ob sie grundsätzlich eine Unterführung wollen oder nicht.

Trotzdem hat das Unterfangen bereits 470000 Franken gekostet. Dies, weil der Stadtrat die Form der kommenden Abstimmung als allgemeine Anregung eigentlich vermeiden und mit der Unterstützung des Parlaments ein Vor- und Bauprojekt zur Abstimmung vorlegen wollte. Dies gelang deshalb nicht, weil der Kanton Auflagen an das Projekt machte. Ein Zusatzkredit über 240000 Franken für die Fertigstellung des Vor- und Bauprojekts inklusive kantonsrätlicher Vorgaben wurde aber im Rat abgelehnt, und so kommt «nur» die Initiative vors Volk.

Auch wenn gemäss Initiativtext klar ist, dass die Unterführung losgelöst von «Uster West» geplant werden muss, kommt niemand – auch die Initianten nicht – um den kürzlich erfolgten Entscheid des Kantonsrats für «Uster West» herum. Im Zusammenhang mit dieser Strasse wird in Bezug auf die Unterführung Winterthurerstrasse eine neue Ausgangslage geschaffen. Wird «Uster West» gebaut, wird die Winterthurerstrasse zur Gemeindestrasse abklassiert. Das liesse ein verkleinertes Projekt «Unterführung Winterthurerstrasse» zu. Wird «Uster

West» nicht gebaut, bleibt die Winterthurerstrasse eine Kantonsstrasse. Kommt dann der Kanton zum Schluss, den Barrierenübergang durch eine Unterführung zu ersetzen, würde er sie selber projektieren – und bezahlen. Die Realisierung von «Uster West» könnte sich deutlich verzögern, da von Umweltverbänden und dem zuvor erwähnten Verein Lebensqualität Uster West bereits der Gang vor die Gerichte angekündigt wurde.

Dass nun die beiden Vorlagen praktisch gleichzeitig behandelt werden, ist ungünstig. Wird die Initiative angenommen, muss der Stadtrat ein Projekt nach Vorgaben des Kantons auf einer Kantonsstrasse erarbeiten. Segnet dieser das Projekt ab, was heute fraglich ist, dürfte die Stadt die Unterführung auf eigene Kosten bauen. Wird «Uster West» ebenfalls realisiert, hätte Uster eine Luxusunterführung auf der zur Gemeindestrasse abklassierten Winterthurerstrasse. Wird «Uster West» nicht gebaut, wären die rund 700000 Franken Projektierungskosten auch futsch, da der Kanton diese Vorarbeiten für ein eigenes Projekt kaum übernehmen würde.

Aus diesen Gründen sollte die Planung des komplizierten Lochs mit einem Nein zumindest so lange verschoben werden, bis «Uster West» gebaut ist. Dann könnte ein reduziertes Projekt auf Gemeindeebene neu ange-dacht werden.

Ein klares Zeichen an den Kanton

«Einsatz für mehr Mobilität», Ausgabe vom 8. November
Das Projekt «Uster West» mit der Überführung in der Loren soll Usters Verkehrsprobleme lösen. Gelöst sind damit aber höchstens die Probleme des Kantons, welcher damit dieses seit drei Dekaden anstehende Projekt endlich ad acta legen kann.

Uster West führt den Verkehr vom Autobahnanschluss Uster West auf die Zürichstrasse – und dann? Via Wohnquartier Sonnenberg durch Niederusters Zentrum? Via viel zu enger Usterstrasse, zwischen Parks und Schulen an die wohl kaum realisierbare Schattenackerstrasse? Es wird Zeit, für den Transitverkehr wieder laut über eine Ostumfahrung ab Autobahnende Uster Ost nachzudenken.

Freilich, mit dem Bau der Unterführung steht immer noch ein Grossteil des Verkehrs von Uster an geschlossenen Schranken. Aber da ein Tieferlegen der Bahnlinie ab Werrikon nicht zur Debatte steht – obwohl damit die Diskussionen um die Querungen Aathalstrasse/Autobahn, Uster West oder Winterthurerstrasse vom Tisch wären –, stellt der Bau der Unterführung für die Ustermer wohl den besten Kompromiss dar.

Mit dem Ja zur Unterführung Winterthurerstrasse werden Usters Probleme auch nicht gelöst, aber zumindest wird ein klares Zeichen an den Kanton gesandt, dass man bezüglich Ustermer Verkehrsplanung nochmals über die Bücher muss. Idealerweise gleich unter Einbezug des Bundes und der SBB.

Silvio Foiera, Uster

Frei sind wir schon lange nicht mehr

Kürzlich war ich auf der Raiffeisenbank und erkundigte mich nach einem Tresorfach. Bei der Besprechung erklärte mir die freundliche Kassiererin, dass da noch das Formular für die USA auszufüllen wäre.

Wie bitte? Habe ich recht gehört? Wenn ich als Schweizer ein Tresorfach für 90 Franken pro Jahr mieten will, muss ich Auskünfte für Amerika geben? Gehts noch? Wo sind wir eigentlich?

Schweizer an Pranger gestellt

Wenn jemand ein paar tausend Franken einzahlen will, wird Auskunft verlangt, woher das Geld kommt, und wenn er später dieses Geld wieder beziehen will, muss der Bänkler in

einer Aktennotiz vermerken, wofür er das Geld verwendet.

Wenn mich ein Ausländer mit «Scheiss-Schweizer» betitelt, darf ich mich nicht wehren, sondern muss ihm noch die zweite Backe hinhalten, dass er noch eins draufhauen kann. Wenn ein Schweizer kriminell ist, wird er als Schweizer an den Pranger gestellt. Doch bei kriminellen «Gästen» soll deren Land möglichst nicht genannt werden. Wenn Viktor Giacobbo auf öffentlichem Grund ohne Bewilligung einen Sekundentreff macht, wird er verzeigt und bekommt eine Busse.

Volksvertreter?

Mein Gott, wo leben wir eigentlich? Was haben wir für ein Parlament, was

für eine Regierung, die solches zulässt? Von wegen «dem Land und zum Wohle des Volks zu dienen». Man hat den Eindruck, unsere Regierung dient dem Ausland, damit sie auf der ganzen Welt als Liebling beziehungsweise als ein Volk von Gutmenschen wahrgenommen wird. Das eigene Volk ist ihr nicht wichtig.

Beten hilft nicht mehr

Irgendwann merken es hoffentlich die meisten, wenn es dann nur nicht zu spät ist! «Betet, freie Schweizer, betet» – nein, frei sind wir schon lange nicht mehr, und beten hilft bei unseren Politikern auch nicht mehr.

Meinrad Lacher, Wangen

Unterführung wäre ein kapitaler Fehler

Zum Leserbrief «Unterführung als guter Kompromiss», Ausgabe vom 15. November

Im oben genannten Leserbrief schreibt Max Odermatt aus Uster wörtlich: «Das Projekt «Unterführung Winterthurerstrasse» besticht dadurch, dass keine neuen Strassen gebaut werden müssen und der Zielverkehr von Uster (80 Prozent) ohne Schikanen direkt ins Zentrum von Uster gelangt...»

Auch ohne Studium als Verkehrsplaner dürfte es einer grossen Mehrheit klar sein, dass die direkte Führung des Verkehrs (auch wenn der Transitanteil lediglich 20 Prozent betragen würde) in ein Zentrum ein grober Fehler wäre, welcher auf jeden Fall zu vermeiden ist.

Vergessen wird bei der Unterführung Winterthurerstrasse auch, dass das Areal der Migros West nicht mehr gleich einfach erschlossen werden kann und dass die ganze Verkehrsabwicklung des Gebiets in der Loren ebenfalls über die Winterthurerstrasse erfolgen würde. Zu bedenken ist ausserdem, wie die Ustermer Steuerzahler die Kosten der Unterführung finanzieren würden, denn in jedem Falle handelt es sich um Beträge, welche nicht ohne Konsequenzen auf Usters Finanzhaushalt wären.

Nachdem Unterführungsvorlagen nun bereits zweimal zu Recht abgelehnt wurden, kann nur gehofft werden, dass die Stimmenden auch bei der dritten Abstimmung ein vernünftiges Nein in die Urne werfen.

Fred Voegeli, Uster

Uster besteht nicht nur aus Zentrum

Uster West ist nun beschlossen. Das öffnet die Tür für neue Pläne. Was wäre das Beste für eine mittel-grosse Stadt, die wegen des starken Bevölkerungswachstums in der Region so oder so mit mehr Verkehr rechnen muss? Denkbar wäre beispielsweise folgendes Szenario:

– Der grösste Teil des Transitverkehrs wird künftig über Uster West zirkulieren. Die Wohnquartiere in Niederuster/Sonnenberg werden darunter zu leiden haben, doch das westliche Zentrum wird profitieren, ebenso die Anwohner an der Winterthurerstrasse.

– Die Unterführung Winterthurerstrasse wird gebaut und die Dammstrasse für den Privatverkehr gesperrt, sodass die alte Unterführung exklusiv des ÖV, der Feuerwehr, der Ambulanz, der Polizei und der Taxis zur Verfügung steht. Das lebensgefährliche Chaos an der Kreuzung Damm-/Bank-/Berchtoldstrasse ist Vergangenheit und das attraktive Zentrum via Winterthurerstrasse mit dem Auto gut erreichbar.

– Ein Teil des Binnenverkehrs wird über die barrierefreie Winterthurerstrasse zirkulieren. Davon profitieren

alle Stadtbewohner. Das Quartier Loren profitiert von einer Entlastung.

Das offizielle Uster bejubelt Uster West und verteuft das Anliegen der Initianten. Dieser Standpunkt macht Sinn, wenn man in die Vergangenheit schaut.

Wenn man in die Zukunft schaut, überzeugt dieser Standpunkt nicht. Uster besteht nicht nur aus Zentrum, und von einem Stadtrat erwartet man bei so einer Vorlage mehr als den furiosen Einsatz für eine Barriere.

Guido Biland, Uster

Alle 300 Meter eine Unterführung?

«Einsatz für mehr Mobilität», Ausgabe vom 8. November

Uster wird geteilt durch eine ungefähr sechs Kilometer lange Bahnlinie mit einer einzigen Unterführung beim Feuerwehrdepot. Diese Unterführung Dammstrasse liegt kaum 300 Meter von der Überführung Winterthurerstrasse entfernt.

Nun gibt es tatsächlich Leute, die behaupten, eine Unterführung Winterthurerstrasse sei vernünftig. Ein Dauerstau beim Kreisel Winterthurer-

Berchtold- und Gerichtsstrasse wäre die Folge. Konsequenz weitergedacht, braucht Uster rund 20 Unterführungen, alle 300 Meter eine. Intelligenter wäre, neben der Unterführung Dammstrasse eine zweite deutlich weiter entfernt im Westen und eine dritte im Osten zu realisieren.

Vernünftig ist, die Initiative für die Unterführung Winterthurerstrasse abzulehnen.

Ruedi Ulmann Mani, Uster

Nur kein falscher Bauentscheid

Eine Unterführung Winterthurerstrasse in Uster ist nicht nur unnötig, sondern richtig falsch. Die Nein-Parole ist nicht die Folge einer politischen Grundeinstellung, sondern das Resultat unzähliger sachlicher Argumente, die gegen das Vorhaben sprechen. Nicht umsonst sagen fast alle Parteien dezidiert Nein zu dieser geplanten Unterführung.

Tiefe städtebauliche Wunde

Eine Unterführung Winterthurerstrasse würde den Verkehr direkt ins Zentrum leiten, genau an den Ort, wo quasi der Vorplatz des neuen Kulturzentrums auf dem Zeughausareal entstehen soll. Sie würde eine tiefe städtebauliche Wunde schlagen; eine Wunde, die nicht zu heilen ist. Und sie würde der Stadt Uster eine Unsumme Geld kosten, das entweder für andere Projekte wie das Hallenbad oder ein dringend benötigtes neues Schulhaus fehlen oder eine Steuerfusserhöhung von satten drei Prozent bedingen würde.

Eine Unterführung Winterthurerstrasse wäre für Uster eine mittlere Katastrophe und würde die Zentrumsentwicklung kaputt machen, bevor diese richtig angefangen hat.

Balthasar Thalmann, Uster, Präsident SP-Gemeinderatsfraktion

Verkehrstechnisch ideale Lösung

«Allianz gegen Unterführung», Ausgabe vom 17. November

Zum oben genannten Artikel möchte ich Stellung nehmen. Vor allem die Aussage von Peter Bühler stört mich sehr.

Von einem Schildbürgerstreich kann man sprechen, wenn wir die Unterführung an der Winterthurerstrasse nicht bauen. Wie lange lassen wir Ustermer uns von den Behörden noch Sand in die Augen streuen?

Nur weil der Zürcher Kantonsrat Ja gesagt hat zur Überführung Loren, heisst dies noch lange nicht, dass diese in nützlicher Frist gebaut wird. Dies wurde uns schon vor der letzten Abstimmung versprochen. Es ist wohl kein Zufall, dass dieses Thema so kurz vor der Abstimmung im Kantonsrat behandelt wurde. Wie lange es dauern kann, sehen wir am tragischen Beispiel der Kantonsschule Glattal. Seit über 35 Jahren warten hier die Schüler auf ein Schulhaus, um nur ein Beispiel zu nennen.

Wir Ustermer haben jetzt die Chance, dieses verkehrstechnisch zukunftsweisende Projekt selber in die Hand zu nehmen. Ausserdem ist dies verkehrstechnisch die idealste Lösung und verschwendet nicht noch weiteres Kulturland.

Hanspeter Küng, Uster

ANZEIGE

Endlich mal wirklich eine

günstige Hypothek.

Die erste echte Online-Hypothek für preisbewusste Kunden, die ihre Hypothek schnell und einfach wechseln wollen.



powered by Glarner Kantonalbank

0203/52116

Eine Unterführung oder nicht

USTER Am Wochenende sind die Ustermer aufgefordert, an der Urne ihren Willen zur Unterführung Winterthurerstrasse kundzutun. Ein Ja würde die Projektierung vom Stadtrat vorantreiben. Ein Nein würde die Pläne bis auf Weiteres sistieren.

Christian Brütsch

Zum dritten Mal wird in Uster über die Unterführung Winterthurerstrasse abgestimmt. Die Stadt Uster zeichnet sich verkehrstechnisch neben den vielen Kreiseln durch viele Barrieren aus. Einzig an der Dammstrasse gibt es eine Unterführung, die eine so tiefe Durchfahrtshöhe aufweist, dass ein moderner Hybridbus nicht queren kann. Diese wie auch der Schwerverkehr müssen den Weg über die Winterthurerstrasse nehmen und werden an der Barriere gebremst. Während rund 45 Minuten pro Stunde sind die Schranken geschlossen.

Im Jahr 2000 und 2005 wurden deshalb bereits erfolglose Anstrengungen unternommen, den Barrierenübergang an der Winterthurerstrasse, die täglich von durchschnittlich 18000 Fahrzeugen benutzt wird, durch eine Unterführung zu ersetzen.

Breite Gegnerschaft

Gegen das Ansinnen des Initiativkomitees, das Unterstützung von SD, LDU und GNVU erhält, hat sich breiter politischer Widerstand formiert. SP, GP, GLP, CVP, EVP, FDP und JFU stellen sich zusammen mit dem Wirtschaftsforum hinter den Stadtrat, der die Ablehnung empfiehlt. SVP, Gewerbeverband und der

Verein Lebensqualität Uster West haben Stimmfreigabe beschlossen. Grund für die Ablehnung ist die vom Kanton geplante und inzwischen vom Kantonsrat gutgeheissene Strasse Uster West, die durchs Lorengbiet mit einer Überführung die Bahn schrankenlos queren soll.

Verkehrsprobleme lösen

Zum heutigen Zeitpunkt eine Unterführung an der Winterthurerstrasse zu planen, würde die Stadtkasse stark belasten und wenig Nutzen bringen, argumentieren die Gegner. Die Befürworter finden eine Unterführung würde viel Verkehrsprobleme von Uster lösen. Unter anderem könnte auf Uster West verzichtet werden. Am Sonntag entscheidet sich an der Urne, ob die Unterführung geplant werden soll oder nicht.

Winterthurerstrasse: Bezirksrat weist Rekurs ab

Aktualisiert am 23.11.2012 1 Kommentar

Der Ustermer Bezirksrat hat den Stimmrechtsrekurs der Initianten der «Unterführung Winterthurerstrasse» abgewiesen.



Die Abstimmung über die Initiative «Für eine Unterführung Winterthurerstrasse als Ersatz für den Barrieren-Übergang» kann am Sonntag wie geplant stattfinden. (Bild: Archiv ZO/AvU)

Artikel zum Thema

Gemeinsam gegen die Unterführung Winterthurerstrasse
Winterthurerstrasse: Rekurs gegen Abstimmungsweisung
Viele «Wenns» zur Unterführung
GNVU Uster sagt Ja zur Unterführung Winterthurerstrasse

Die Initianten der «Unterführung Winterthurerstrasse» haben beim Bezirksrat kürzlich einen Stimmrechtsrekurs gegen die Abstimmungsweisung eingereicht. Diese sei «unrichtig, teilweise polemisch und demagogisch» lauteten die Vorwürfe (wir berichteten).

Der Ustermer Bezirksrat hat den Rekurs nun abgewiesen, wie er am Freitagnachmittag mitteilt. Er hält zwar fest, dass

**CVP ist gegen die Unterführung
Grünliberale wollen keine
Unterführung
Grüne wollen keine Unterführung
SP ist gegen Unterführung
Winterthurerstrasse
Eine Stimme für die Unterführung
Winterthurerstrasse**

Teilen und kommentieren

die Abstimmungsweisung des Stadtrates Uster «einige Mängel aufweist». Sie lasse es phasenweise an der nötigen Sachlichkeit missen, und sei auch nicht übersichtlich, kurz und knapp gehalten.

Diese Mängel seien jedoch nicht derart gravierend, dass eine sachliche Meinungsbildung für den einzelnen Stimmberechtigten über die Abstimmungsfrage nicht möglich wäre. Der Bezirksrat geht davon aus, dass die freie Willensbildung der Stimmbürger nicht in unzulässiger Weise beeinflusst werde. Ausserdem sei gemäss Mitteilung

zu berücksichtigen, dass die Abstimmungsweisung nicht das einzige Informationsmittel im demokratischen Meinungsbildungsprozess darstelle.

Mit der Abweisung des Rekurses kann die Abstimmung über die Initiative «Für eine Unterführung Winterthurerstrasse als Ersatz für den Barrieren-Übergang» wie vorgesehen am Sonntag, 25. November, stattfinden.

Stadtrat sieht sich bestätigt

Wie der Ustermer Stadtrat in einer Stellungnahme schreibt, sieht er sich in «seiner Ansicht bestätigt, in der Weisung (...) seine Pflicht zu objektiver Information der Stimmberechtigten gewahrt zu haben».

Die Behörde sei ausserdem der Meinung, dass die teilweise pointierten Äusserungen im Bericht geeignet seien, die Tonalität in der damaligen Gemeinderatssitzung authentisch wiederzugeben.

Lesen Sie mehr dazu im ZO/AvU vom Samstag, 24. November. (jes)

Erstellt: 23.11.2012, 17:16 Uhr

[Alle Kommentare anzeigen](#)

© ZO-Online 2011 Alle Rechte vorbehalten

Vorwärtsgang für Strassenprojekte

Ein Kommentar von Christian Brütsch. Aktualisiert am 25.11.2012

Redaktor Christian Brütsch sagt im Kommentar zur Abstimmung über die Unterführung Winterthurerstrasse, weshalb in der weiteren Planung nun Tempo nötig ist.



Unterführung Winterthurerstrasse und Uster West: im Moment befinden sich die beiden Projekte in einem ungewöhnlichen Gleichschritt. (Archivbilder: ZO/AvU)

Dossiers

Abstimmungswochenende vom 25. November 2012

**Ohne Wahlkampf geht es nicht
Transparente Mieten: «Ja» war ein
Entscheid der Grosstädte
Kein gebührenfreier Zugang zum
Mietgericht**

Die Ustermer wollen eine Unterführung an der Winterthurerstrasse. Sie haben zu lange vor einer der geschlossenen Barrieren gewartet. Jetzt wollen sie endlich Taten sehen. Die Projektierung muss rasch fertig gestellt werden. Dem Volk ist ein reifes Bauprojekt vorzulegen. «Auf Zeit spielen» liegt nach der Rüge des Bezirksrats für das zögerliche Bearbeiten der Initiative nicht mehr drin.

Auch die Planung Uster West wird wohl nochmals aufs

Artikel zum Thema**Ist das «Ja» zur Unterführung auch ein «Nein» zu Uster West?**

Tapet kommen. Das fordern nun auch die siegreichen Initianten, obwohl sie immer wieder betonten, die Unterführung habe nichts mit der Überführung zu tun.

Teilen und kommentieren

Der nächste Schritt bei Uster West ist die Planaufgabe. Diese muss nun schnell erfolgen. Bleiben die beiden Projekte im ungewöhnlichen Gleichschritt, kann sich das Volk bei der

Unterführung für eine mögliche Variante entscheiden.

Das heisst: Bei der Stadt und beim Kanton muss jetzt vorwärts gemacht werden. Dies kann sich als relativ schwierig erweisen.

Nach einem auch vom Stadtrat aussergewöhnlich emotional geführten Abstimmungskampf steht die Exekutive als Verlierer da. Sie ist es aber, die nun das Projekt Winterthurerstrasse vorantreiben und gleichzeitig den Kanton in Sachen Uster West zum Vorwärts Machen bewegen muss. Unterstützung aus der Politik wird sie kaum erhalten. Praktisch alle politischen Parteien haben eine herbe Niederlage eingefahren und müssen diese verarbeiten.

Der von den Initianten vorgeschlagene runde Tisch kann nur dann funktionieren, wenn der Stadtrat seine Gegner ernst nimmt und mit ihnen zusammenarbeiten will. Zudem hat er den Willen des Volkes zu respektieren – und das will eine Unterführung an der Winterthurerstrasse.

Erstellt: 25.11.2012, 22:59 Uhr

Noch keine Kommentare

© ZO-Online 2011 Alle Rechte vorbehalten

Ist das «Ja» zur Unterführung auch ein «Nein» zu Uster West?

Aktualisiert am 25.11.2012 **26 Kommentare**

In Uster stritten die Parteien in den letzten Monaten über die Unterführung Winterthurerstrasse. Der Souverän hat sie nun gutgeheissen.



Mit der Unterführung Winterthurerstrasse sollen solche Wartezeiten vermieden werden. Ist die Annahme aber gleichzeitig auch eine Absage an das Strassenbauprojekt Uster West? (Archivbild: ZO/AvU)

Unterführung Winterthurerstr.



Quelle: Stadt Uster

In Uster wurde die Volksinitiative für eine Unterführung Winterthurerstrasse als Ersatz für den Barrieren Übergang deutlich angenommen. Mit 5405 zu 3622 Stimmen hiess der Souverän die Unterführung gut. Die Stimmbeteiligung lag bei 44,34 Prozent. Dass die Unterführung so deutlich angenommen worden ist, dürfte überraschen.

Vorgängig wurde heftig über die Unterführung debattiert. Grossmehrheitlich wurde von den Parteien die Nein-Parole ausgegeben. Auch das Wirtschaftsforum äusserte sich missbilligend gegenüber der Initiative. Stimmfreigabe

Dossiers

**Abstimmungswochenende vom 25.
November 2012**
Vorwärtsgang für Strassenprojekte
Ohne Wahlkampf geht es nicht
Transparente Mieten: «Ja» war ein
Entscheid der Grosstädte

hatten die SVP und der Verein Lebensqualität Uster West beschlossen und für die Unterführung waren die LDU sowie die Gesellschaft für Natur- und Vogelschutz. Der Gewerbeverband hatte im Vorfeld keine explizite Wahlempfehlung herausgegeben, sprach sich aber für mehr Mobilität aus.

Artikel zum Thema

Die regionalen Vorlagen im Überblick
Gemeinsam gegen die Unterführung
Winterthurerstrasse
Winterthurerstrasse: Rekurs gegen
Abstimmungsweisung
GNVU Uster sagt Ja zur Unterführung
Winterthurerstrasse
CVP ist gegen die Unterführung
Viele «Wenns» zur Unterführung
Grünliberale wollen keine
Unterführung
Grüne wollen keine Unterführung
SP ist gegen Unterführung
Winterthurerstrasse

Enttäuschte SP

Die SP Uster äussert sich in einer Mitteilung enttäuscht. Die Partei schreibt, dass die Stimmbürger wohl aus Verärgerung über die langen Barrierschliesszeiten einen Bauchentscheid gefällt haben.

Weiter ist sie überzeugt, dass die dicke Rechnung noch komme, denn die Sozialdemokraten wollen wissen, dass die Unterführung fast doppelt so teuer kommt, als ursprünglich kommuniziert wurde, nämlich 25 Millionen statt 13 Millionen Franken.

Teilen und kommentieren

Man sei aber zuversichtlich, dass die Stimmberechtigten dann, wenn das konkrete Projekt samt den Kostenfolgen vorliegen werde, das Bauvorhaben ebenfalls als zu teuer abstempelt.

Verein Lebensqualität Uster West fühlt sich bestätigt

Beim Verein Lebensqualität Uster West spricht man von einer «schallenden und wohlverdienten Ohrfeige für den Ustermer Stadtrat». Dieser habe jahrelang an den Bedürfnissen der Ustermer Bevölkerung vorbeigeplant und zusammen mit den kantonalen Instanzen das «Monster-Projekt» Strasse Uster West verfolgt.

Die Verantwortlichen hätten dabei stets betont, eine Ablehnung der Unterführung Winterthurerstrasse sei eine Zustimmung zu Uster West. «Nun darf mit Fug und Recht das Gegenteil behauptet werden», ist der Verein Lebensqualität Uster West überzeugt. Der Stimmungsumschwung in der Bevölkerung sei bestimmt nicht zufällig in jene Zeit gefallen, in der der Bevölkerung die «unsinnige» Strasse Uster West drohe.

Der Verein versteht das Ja zur Unterführung als Ablehnung des Strassenbauprojekts. Er verlangt vom Stadtrat, dass er sich bei der Baudirektion für den Stopp von Uster West einsetzt, «um eine nüchterne, zielorientierte und demokratisch abgestützte Verkehrsplanung zu ermöglichen».

Barriere soll verschwinden

USTER. Die Initiative für eine Unterführung an der Winterthurerstrasse wurde deutlich angenommen. Bei den Parteien herrscht Katerstimmung.

Das Resultat der Abstimmung lässt keinen Interpretationsspielraum zu. Bei einer Stimmbeteiligung von 44 Prozent haben 60 Prozent der Stimmenden die Initiative für den Bau einer Unterführung Winterthurerstrasse angenommen. Die Gegner der Initiative reiben sich die Augen. Gemeinderat Balthasar Thalmann (SP) verlangt, dass der Kanton nun das Projekt «Uster West» auflegt, damit überhaupt weiter an einem Projekt «Unterführung Winterthurerstrasse» geplant werden könne. Gemeinderatskollege Cla Famos (FDP): «Es braucht dringend Gespräche mit dem Kanton über das weitere Vorgehen. Die Stimmberechtigten haben die Nase voll und wollen Taten sehen.» Das verlangten seit Jahren und bis gestern erfolglos auch die Initianten. (gau) **Seite 3**



Die Abstimmungsgewinner des Initiativkomitees: Walter Pfister, Paul Stopper, Werner Kessler und Gottfried Zürrer. Bild: Christian Brüttsch

Initianten fordern runden Tisch

USTER. Den Stimmberechtigten von Uster ist der Geduldsfaden gerissen. 59,9 Prozent der Stimmdenden sagen Ja zur Initiative für eine Unterführung Winterthurerstrasse.

EDUARD GAUTSCHI

Im dritten Anlauf hat es aus Sicht der Befürworter einer Unterführung Winterthurerstrasse geklappt. Nachdem im Jahr 2000 die erste Initiative noch recht deutlich abgelehnt worden war, wurde es bei der zweiten im Jahr 2005 äusserst knapp. Bei der dritten haben sie ihr Ziel nun erreicht. Bei einer Stimmbeteiligung von 44 Prozent stimmten 5405 Stimmberechtigte für die Initiative und 3622 dagegen. Die Initiative «Für eine Unterführung Winterthurerstrasse als Ersatz für den Barrierenübergang» wurde damit mit einem Ja-Stimmen-Anteil von knapp 60 Prozent angenommen. Ausser den Schweizer Demokraten (SD) hatte keine im Gemeinderat vertretenen Partei die Ja-Parole herausgegeben. Als einzige Partei hat die SVP Stimmfreigabe beschlossen, die übrigen Parteien waren geschlossen gegen die Initiative angetreten und haben die Abstimmung nun verloren.

Leere Versprechungen

Werner Kessler, SD-Gemeinderat und treibende Kraft im Initiativkomitee, hat nicht überrascht, dass die Initiative angenommen wurde. Überrascht hat ihn nur die Deutlichkeit des Resultats. «Das war ein Erdrutschsieg», freute er sich. «Das bringt neuen Schub in die Diskussion Unterführung Winterthurerstrasse und Umfahrung Uster West», sagt Kessler. Die Ustermer hätten genug gehabt von den Versprechungen des Stadtrats. Gegen das Problem der Staus und der Warterei vor den Barrieren habe der Stadtrat jahrelang nichts unternommen. Das Abstimmungsresultat sei der Denkkzettel für dieses Nichtstun. Kessler fordert, dass ein runder Tisch einberufen wird, an den Ver-



Der Bahnübergang Winterthurerstrasse soll durch eine Unterführung ersetzt werden. Wie es aussieht, wenn dort die Bagger auffahren und er geschlossen ist, konnten die Ustermer in diesem Sommer bereits einmal erleben. Archibild: Christian Brüttsch

treter des Kantons, der Stadt Uster und des Initiativkomitees das weitere Vorgehen besprechen.

Ruf nach einem Mediator

Paul Stopper, Mitglied des Initiativkomitees, geht noch einen Schritt weiter. Er fordert den Einsatz eines Mediators. «Wenn der Stadtrat in der Abstimmungsweisung schreibt, dass er einstimmig gegen die Initiative war – was vom Bezirksrat gerügt wurde – dann werden Verhandlungen mit Vertretern des Stadtrats schwierig. Am besten wäre es, wenn Stadtrat Thomas Kübler das Dossier abgeben würde und ein

neutraler Mediator eingesetzt wird.» Das Volk habe genug von den leeren Versprechungen des Stadtrats, es wolle Lösungen sehen. Dass Uster West als Alternative zur Unterführung angeboten werde, sei typisch. Es sei wieder einmal eine derjenigen «Lösungen», von denen niemand wisse, ob und wann sie verwirklicht werden können. Statt die Probleme mit den Barrieren zu lösen, würden die Bürger einmal mehr nur vertröstet. Doch davon hätten sie ja nun genug, wie das Abstimmungsresultat zeige.

Nach der Annahme der Initiative steht die Frage im Raum, wie es nun

weitergehen soll. Während die Initianten einen runden Tisch und Gespräche mit dem Kanton fordern, will Stadtrat Thomas Kübler (FDP) den eingeschlagenen Weg weitergehen. Der Stadtrat habe aufgezeigt, wie das Verfahren ablaufe. Der Gemeinderat habe den zusätzlichen Projektionskredit von 240000 Franken abgelehnt, deshalb sei über die Initiative abgestimmt worden. Nach der Annahme der Initiative werde man die Unterführung fertig projektieren und sie dann dem Kanton zur Begutachtung vorlegen. Dann werde entschieden, wie es weitergehen soll mit der Unterführung Winterthurerstrasse.

KOMMENTAR
VON CHRISTIAN BRÜTSCH

Vorwärtsgang für Strassenprojekte

Die Ustermer wollen eine Unterführung an der Winterthurerstrasse. Sie haben zu lange vor einer der geschlossenen Barrieren gewartet. Jetzt wollen sie endlich Taten sehen. Die Projektierung muss rasch fertiggestellt werden. Dem Volk ist ein reifes Bauprojekt vorzulegen. «Auf Zeit spielen» liegt nach der Rüge des Bezirksrats für das zögerliche Bearbeiten der Initiative nicht mehr drin.

Auch die Planung «Uster West» wird wohl nochmals aufs Tapet kommen. Das fordern nun auch die siegreichen Initianten, obwohl sie immer wieder betonten, die Unter- habe nichts mit der Überführung zu tun. Der nächste Schritt bei «Uster West» ist die Planauflage. Diese muss nun schnell erfolgen. Bleiben die beiden Projekte im ungewöhnlichen Gleichschritt, kann sich das Volk bei der Unterführung für eine mögliche Variante entscheiden.

Das heisst: Bei der Stadt und beim Kanton muss jetzt vorwärtsgemacht werden. Dies kann sich als relativ schwierig erweisen. Nach einem auch vom Stadtrat aussergewöhnlich emotional geführten Abstimmungskampf steht die Exekutive als Verliererin da. Sie ist es aber, die nun das Projekt «Winterthurerstrasse» vorantreiben und gleichzeitig den Kanton in Sachen «Uster West» zum Vorwärtsmachen bewegen muss. Unterstützung aus der Politik wird sie kaum erhalten. Praktisch alle politischen Parteien haben eine herbe Niederlage eingefahren und müssen diese verarbeiten.

Der von den Initianten vorgeschlagene runde Tisch kann nur dann funktionieren, wenn der Stadtrat seine Gegner ernst nimmt und mit ihnen zusammenarbeiten will. Zudem hat er den Willen des Volkes zu respektieren – und dieses will eine Unterführung an der Winterthurerstrasse.

N22 26.11.2012

Stadt Uster muss Unterführung planen

Initiative im 3. Anlauf erfolgreich

sho. · Entweder haben die Ustermer die Nase restlos voll von Barrieren, oder sie trauen dem Kanton nicht. Vor einem Monat genehmigte der Kantonsrat 21 Millionen Franken für den Bau der Strasse Uster West. Das Projekt sieht einen Viadukt über die Bahnlinie vor. Trotzdem haben die Stimmberechtigten bei einer Beteiligung von 44 Prozent mit 5405 gegen 3622 Stimmen die Volksinitiative für eine Unterführung Winterthurerstrasse angenommen. 2000 und 2005 waren ähnliche Begehren noch gescheitert. Nachdem die Stadt bereits 470 000 Franken für die Planung ausgegeben hat, obwohl nicht klar ist, ob der Kanton – dem die Strasse gehört – deren Realisierung auch genehmigt, muss die Stadt nun ein Bauprojekt ausarbeiten.

Das Ergebnis ist eine Schlappe für das Establishment, traten doch der Stadtrat, das Wirtschaftsforum und alle Parteien gegen die Initiative an, die SVP stand abseits. Die Gegner argumentierten, die Unterführung untergrabe die Absicht, das Zeughausareal an das Stadtzentrum anzuschliessen. Ein Baukredit, gemäss Stadtrat etwa 24 Millionen Franken, müsste erneut vors Volk. Klar bewilligt wurde mit 6600 gegen 1450 Stimmen eine Änderung der Gemeindeordnung im Hinblick auf die Kinder- und Erwachsenenschutzbehörde.

Unterführung ja – aber wie und wann?

Gegen die Warterei an der Barriere Winterthurerstrasse gibt es drei Rezepte. Man wählt den Weg über die Unterführung Dammstrasse, man baut eine Unterführung oder eine Umfahrungsstrasse. Der Weg über die Dammstrasse steht jedermann offen, vorausgesetzt, das Fahrzeug ist nicht zu hoch. Die Umfahrungsstrasse ist eine Option, die vom Kanton bereits aufgegleist worden ist. Wie lange es dauern wird, bis diese Strasse mit der Bezeichnung Uster West befahren werden kann, weiss heute noch niemand. Es ist anzunehmen, dass gegen das Projekt Einsprachen eingereicht werden und der Weg durch alle Instanzen beschritten wird, was Jahre dauern kann.

Die dritte Möglichkeit, die Schliessung des Bahnübergangs und der Bau einer Unterführung, ist mit der Abstimmung vom Wochenende nähergerückt. 60 Prozent der Stimmberechtigten haben bei einer Stimmbeteiligung von 44 Prozent Ja zu einer entsprechenden Volksinitiative gesagt. Sie wollen nicht länger warten, weder vor der Barriere noch auf die immer wieder versprochene Lösung des Problems. Der Stadtrat hat nun den Auftrag, das Projekt «Unterführung Winterthurerstrasse» fertigzustellen. Er hat für die Projektierung bereits 470 000 Franken aufgewendet. Das Geld hat nicht gereicht. Er verlangte deshalb beim Gemeinderat einen Zusatzkredit von 240 000 Franken, um das

Projekt zur Baureife zu entwickeln. Dem Gemeinderat war dies zu teuer, er sagte Nein zum Zusatzkredit. Damit stand fest, dass die Stimmberechtigten über die Initiative befinden mussten.

Hätten sie Nein zur Initiative gesagt, wäre das Projekt beendet worden, die 470 000 Franken hätte man sich ans Bein streichen können. Das Volk entschied anders und sagte Ja zur Initiative. Damit erteilte es dem Stadtrat den Auftrag, das Projekt weiterzuentwickeln. Der Stadtrat wird beim Gemeinderat erneut einen Zusatzkredit über 240 000 Franken beantragen müssen.

Laut Stadtrat Thomas Kübler wird das Projekt dann weiterentwickelt und dem Kanton zur Beurteilung vorgelegt. Der Kanton kann seine Zustimmung verweigern, handelt es sich bei der Winterthurerstrasse doch um eine Kantonsstrasse. Sagt der Kanton Nein, hat Uster über 700 000 Franken in ein Projekt verlockt, das nicht gebaut wird – auch wenn die Stimmberechtigten anderer Meinung sind und eine Unterführung verlangen. Sagt der Kanton Ja, muss Uster eine Unterführung nach den Richtlinien des Kantons bauen und auch bezahlen. Das wird sicher teuer. Eventuell so teuer, dass die Stimmberechtigten dereinst, wenn sie über den Baukredit abstimmen müssen, ein Nein in die Urne legen. Auch in diesem Fall wären 700 000 Franken für nichts und wieder nichts verschleudert worden.

Einen Einfluss auf das Projekt «Unterführung Winterthurerstrasse» hat auch die projektierte Umfahrung Uster West. Wird sie gebaut, dann kann der Bahnübergang Winterthurerstrasse umfahren werden. Der Kantonsrat hat dafür am 22. Oktober einen Kredit von 21 Millionen Franken bewilligt. Das Bauprojekt muss noch öffentlich aufgelegt werden. Dass dagegen Einsprachen eingereicht werden, ist so sicher wie das Amen in der Kirche.

Gegen die Strasse Uster West wehren sich der Verein Lebensqualität Uster West und auch Werner Kessler, SD-Gemeinderat und Mitglied des Initiativkomitees Unterführung Winterthurerstrasse. Kessler: «Ich habe immer gesagt, wenn die Initiative angenommen wird, taufen wir das Komitee Unterführung Winterthurerstrasse um in Komitee gegen Uster West.» Mit anderen Worten: Niemand kann heute sagen, wann Uster West in Betrieb genommen wird. Fest steht nur eines: Es gibt Einsprachen, und es kann Jahre dauern.

Ist die Strasse Uster West gebaut, wird die Winterthurerstrasse von der Kantonsstrasse zur Gemeindestrasse abklassiert. Würde erst dann eine Unterführung an der Winterthurerstrasse gebaut, könnte man sie wahrscheinlich deutlich billiger bauen, als wenn sie nach den Richtlinien des Kantons gebaut werden müsste. Das jetzt geplante Projekt verkäme damit zur Makulatur. Niemand würde auf

einer Gemeindestrasse ein auf eine Kantonsstrasse zugeschnittenes Projekt verwirklichen. Die Kosten wären einfach zu hoch.

Angesichts dieser recht verzwickten Situation stellt sich die Frage, wie es weitergehen soll mit der Unterführung Winterthurerstrasse. Im Zentrum steht dabei die Frage, ob man weiterhin Geld für die Planung eines Projekts ausgeben will, das mit grosser Wahrscheinlichkeit nie so gebaut wird, wie es jetzt geplant wird. Sei es, weil der Kanton Nein sagt, sei es, weil es zu teuer wird und der Souverän Nein sagt, sei es, weil Uster West gebaut wird und ein neues Projekt für eine Unterführung ausgearbeitet werden muss. Die Chance, dass Uster eine Unterführung plant und sie anstelle des Kantons baut sowie bezahlt und der Kanton auf eigene Kosten gleichzeitig die Umfahrung Uster West baut, scheint klein, auch wenn dies nicht vollständig ausgeschlossen werden kann.

Was tun? Die Chance, dass verhindert werden kann, künftig noch mehr Geld in die Planung von Projekten zu stecken, die nie verwirklicht werden, ist klein, aber es ist nicht aussichtslos. Einen Versuch wert wäre ein Gespräch zwischen den verschiedenen Interessenvertretern. Ein Gespräch, an dem sich Mitglieder des Initiativkomitees, der Stadt Uster und des Kantons beteiligten. Die Chance, dass sie sich auf ein gemeinsames Vorgehen einigen, ist klein, es würde aber unsinnige Ausgaben verhindern.



Das Ustermer Stimmvolk will nicht länger vor der Barriere warten, sondern sagt Ja zur Initiative für eine Unterführung an der Winterthurerstrasse. Bild: Christian Brüttsch

Übergang muss verschwinden

USTER 44 Prozent der Ustermer Stimmberechtigten gingen an die Urne, 60 Prozent von ihnen sagten Ja zur Initiative für den Bau einer Unterführung Winterthurerstrasse.

Eduard Gautschi

Selten haben sich die Parteien gröber verhalten. Nur der Vertreter der Schweizer Demokraten, Werner Kessler, sagte Ja zur Volksinitiative «Für eine Unterführung Winterthurerstrasse als Ersatz für den Barriereübergang.» Die SVP beschloss Stimmfreigabe, die übrigen im Gemeinderat vertretenen Parteien lehnten die Initiative ab.

Uster West spielt eine Rolle

Die Stimmbürger sahen das anders. Sie hiessen die als allgemeine Anregung abgefasste Initiative gut, was zur Folge hat,

dass der Stadtrat ein Projekt ausarbeiten muss, über das abgestimmt werden kann.

Wie das Projekt aussehen soll, ist fraglich und hängt von der Entwicklung in den nächsten Monaten ab. Die Winterthurerstrasse ist eine Kantonsstrasse. Muss die Stadt Uster ein Projekt für eine Unterführung Winterthurerstrasse ausarbeiten, dann muss dieses kompatibel sein mit den Anforderungen des Kantons. Bezahlen muss die Unterführung aber die Stadt Uster. Der Kanton will keine Unterführung Winterthurerstrasse bauen. Er will stattdessen die Umfahrungsstrasse Uster West bauen. Ist sie

gebaut, wird die Winterthurerstrasse abklassiert und geht in den Besitz der Stadt Uster über. Wenn die Stadt Uster dann eine Unterführung projektiert, kann sie dies nach eigenen Richtlinien tun. Sie wäre dann sicher billiger, als wenn kantonale Richtlinien eingehalten werden müssen.

Planen, was nicht gebaut wird

Dass in Uster die Umfahrungsstrasse Uster West und zusätzlich die Unterführung Winterthurerstrasse gemäss kantonalen Richtlinien gebaut wird, ist unwahrscheinlich. Das heisst aber nicht, dass die Stadt Uster abwarten kann, bis Uster West gebaut und die Winterthurerstrasse abklassiert ist. Dafür braucht sie das Einverständnis der Initianten.

Adventssingen in der Wagerenhof-Gärtnerei

USTER Am Sonntag, 2. Dezember, findet zum neunten Mal das Adventssingen in der Wagerenhof-Gärtnerei statt. Unter der Leitung von Peter Freitag und auf der Querflöte begleitet von Sabine Zaugg wird um 17 Uhr während einer Stunde gesungen. Dazwischen erzählt Pfarrerin Christine Wytenbach eine Geschichte. Danach offeriert der Wagerenhof einen Apéro mit Glühwein und Tee. (reg)



Das Adventssingen im Wagerenhof findet zum neunten Mal statt. Bild: zvg

EGG

Gallin ist neue Egger Schulpräsidentin

Beatrice Gallin wurde vom Egger Stimmvolk zur neuen Schulpräsidentin gewählt. Sie erhielt 1026 von 1339 möglichen Stimmen und überflügelte ihre Konkurrenten Dieter Ochsenbein (110 Stimmen) und Patrik Nydegger (108) deutlich. Im Gegensatz zu ihren parteilosen Konkurrenten amtierte die FDP-Politikerin bereits zwei Jahre als Mitglied der Schulpflege. Sie wird ihre Arbeit nach der nächsten Schulgemeindeversammlung vom 3. Dezember aufnehmen. Noch nicht entschieden ist die durch den Rücktritt von Karl Düllli-Loher entstandene Vakanz in der Schulpflege. Um den freien Sitz kämpften im ersten Wahlgang neben Nydegger (351 Stimmen) und Ochsenbein (256) auch Urs Rehborn (SVP, 495) und Marcel Ursprung (CVP, 350). Das absolute Mehr (737) erreichte keiner von ihnen. (reg)

MAUR

Projekt Loorenareal schreitet voran

Die Maurer haben sich an der Urne für die Umgestaltung des Loorenareals ausgesprochen. Sie genehmigten den Projektierungskredit von 3 Millionen Franken mit rund 67 Prozent. Die Stimmbeteiligung lag bei 40,5 Prozent. In der Stichfrage entschieden sie sich für die Sanierungsvariante. Diese sieht unter anderem eine Sanierung der beiden Schulhausrakete vor, während die nicht zum Zug kommende Neubauvariante einen neu gebauten Trakt vorgesehen hätte.

Die Stimmbürger werden wieder an die Urne beordert werden, wenn es um die Genehmigung des Baukredits geht. Das dürfte Ende 2015 der Fall sein. Die Kosten werden sich auf rund 50 Millionen Franken belaufen, schätzt der Gemeinderat. (eba)

USTER

Ustermer stimmten ein zweites Mal Ja

Die Ustermer stimmten der Einführung der Kindes- und Erwachsenenschutzbehörde zu. 6600 Ja standen 1450 Nein gegenüber. Die Stimmbeteiligung betrug 40,9 Prozent. Damit kann die Behörde ihre Arbeit am kommenden 1. Januar aufnehmen. (reg)

