



LEBENSQUALITÄT USTER WEST

Pressespiegel

2008

REDAKTION TAGES-ANZEIGER · ZÜRICHSTRASSE 7 · 8610 USTER · TELEFON: 044 905 82 50 · FAX: 044 905 82 51

Kredit von 1981 für den Bau von Uster-West verwenden

Ein alter Kredit für die Aufhebung des Bahnübergangs Zürichstrasse soll für den Bau der Strasse Uster-West verwendet werden. Stadtrat Thomas Kübler ist darüber sehr erfreut.

Von **Nicole Roos**

Uster. – Kommt die Entlastungsstrasse Uster-West oder kommt sie nicht? Diese Frage stellten sich in den letzten Monaten viele Ustermer. Nun hat der Regierungsrat entschieden, die Entlastungsstrasse mit einem Kredit aus dem Jahr 1981 zu finanzieren.

Damals hatte das Stimmvolk diesen für die Sanierung der Bahnübergänge von Wallisellen bis Uster gutgeheissen. Der damalige Rahmenkredit betrug 47,5 Millionen Franken, dazu steuerte der Bund noch fünf Millionen Franken bei. Mit dem Kredit sollten sämtliche Bahnübergänge zwischen Wallisellen und Uster durch Unter- oder Überführungen ersetzt werden. «Einige Bahnübergänge zwischen Dübendorf und Uster sind in den 80er Jahren bereits saniert worden», sagt Albert Hermann, Projektleiter Verkehr und Infrastruktur Strasse der Volkswirtschaftsdirektion. Beim Bahnübergang an der Zürichstrasse in Uster jedoch sei das Projekt ins Stocken geraten. «Die verschiedenen Interessengruppen konnten sich damals nicht auf eine Lösung einigen», so Hermann. Bei einer Unterführung hätte es Probleme mit dem angrenzenden Moor und dem Grundwasser gegeben. Eine Überführung habe optisch nicht überzeugt. Da beim Kanton in den 1990er-Jahren noch Finanzknappheit dazu kam, «entschied sich der Regierungsrat das Projekt zurückzustellen», so Hermann. Vom damaligen Kredit wurden rund 25 Millionen ausgegeben, etwa 27 Millionen Franken stehen noch zur Verfügung.

Für den Bau der rund 1,5 Kilometer langen zweispurigen Strasse veranschlagt der Kanton Kosten von 23 Millionen Franken.

Die Strasse Uster-West fungiert für den Durchgangsverkehr als Zubringer zum Autobahnanschluss Uster-West. Vor dem Bahnübergang Zürichstrasse in Werrikon ist eine Überführung der Bahnlinie vorgesehen. Die Zürichstrasse wird abklassiert und der Bahnübergang aufgehoben. Gleichzeitig soll die Werrikerstrasse saniert und zur Kantonsstrasse aufklassiert werden. Damit könne auch der stark frequentierte Bahnübergang Winterthurerstrasse entlastet werden, schreibt der Regierungsrat in einer Mitteilung.

Doch im vergangenen November hatten Gegner von Uster-West eine Volksinitiative eingereicht, die eine

Unterführung beim Bahnübergang Winterthurerstrasse verlangt. Es ist bereits der dritte Anlauf. Zweimal hatten die Ustermer Stimmberechtigten eine solche abgelehnt. Für den Ustermer Stadtrat Thomas Kübler (FDP) kommt eine Unterführung Winterthurerstrasse nicht in Frage. Er zeigte sich gestern sehr erfreut über den Entscheid des Regierungsrates. «Das zeigt, dass die Finanzierung von Uster-West gesichert ist und es die beste

Lösung für Uster darstellt.»

«Beim Projekt Bahnunterführung Zürichstrasse konnten sich die verschiedenen Interessengruppen nicht einigen.»

ALBERT HERMANN

Volksabstimmung umgehen?

Paul Stopper gehört zu den Initianten der Unterführung Winterthurerstrasse. Er ist überzeugt, dass der Kredit aus dem Jahr 1981 nicht einfach für den Bau von Uster-West verwendet werden darf. «Dieses Geld ist rechtlich ganz klar an die Bahnunterführung in Werrikon gebunden und kann jetzt nicht einfach für Uster-West eingesetzt werden», sagt Stopper. Er vermutet, dass der Regierungsrat mit diesem Schachzug eine Volksabstimmung über das Projekt Uster-West verhindern will. Denn jetzt muss nur der Kantonsrat über den Kredit abstimmen und ihn freigeben. «Falls er dies tut, wird es garantiert Widerstand geben», ist Stopper überzeugt. Kübler, selbst Kantonsrat, glaubt, dass das Parlament den Kredit sprechen wird. Danach wird der Regierungsrat frühestens im Frühjahr 2008 das Projekt Uster-West festsetzen.

Alter Kredit für Bau von Uster-West sorgt für Unmut

Der Regierungsrat will mit einem 27 Jahre alten Kredit die Umfahrung Uster-West realisieren. Dagegen regt sich nun Widerstand.

Von Nicole Roos

Uster. – «Wir haben beim Regierungsrat Aufsichtsbeschwerde eingereicht», sagt Werner Kessler, städtischer SD-Parlamentarier und Mitglied des Komitees Unterführung Winterthurerstrasse. Anfang Januar hatte der Regierungsrat entschieden, dass er die Umfahrungsstrasse Uster-West mit einem nicht verwendeten Kredit aus dem Jahr 1981 finanzieren will (TA vom 11.1.). Damals hatte das Volk für die Aufhebung von Bahnübergängen zwi-

schen Wallisellen und Uster einen Rahmenkredit von 47,5 Millionen Franken gutgeheissen. Einige Bahnübergänge wurden in den 1980er-Jahren saniert, beispielsweise in Dübendorf, Schwerzenbach oder Nänikon-Greifensee. In Werrikon geriet das Projekt jedoch ins Stocken.

Können Kredite verjähren?

Die verschiedenen Interessengruppen konnten sich damals nicht auf eine Lösung einigen. Der Kanton stellte das Projekt zurück. Vom Kredit stehen – so die Volkswirtschaftsdirektion – noch etwa 27 Millionen zur Verfügung. Damit will der Regierungsrat nun die umstrittene Umfahrungsstrasse Uster-West in Uster bauen. Diese 1,5 Kilometer lange Strasse soll vom gleichnamigen Autobahnanschluss mit einer Überführung die Bahnlinie queren und in die Zürichstrasse bei Werrikon mün-

den. Der Bahnübergang Werrikon soll aufgehoben werden.

Die Gegner des Projekts Uster-West vermuten hinter dem Vorgehen des Regierungsrates einen taktischen Schachzug, um eine Volksabstimmung zu Uster-West zu umgehen. Werner Kessler: «Mit dem Verzicht auf das damalige Projekt entstand eine neue Situation, die wieder einen neuen Kredit erfordert, und dieser unterliegt dem fakultativen Referendum.» Schliesslich sei Uster-West ein ganz anderes Projekt als das damals vorgesehene und der Kredit nach 27 Jahren bereits verjährt. Kessler möchte auch gerne die Bauabrechnung der bisher verwirklichten Projekte sehen. «Ich glaube nämlich nicht, dass noch 27 Millionen Franken übrig sind.» Zudem erstaunt es ihn, dass so lange nichts passierte und es nun plötzlich so schnell gehen soll. Der Kantonsrat muss nämlich den alten Objektkredit für Uster-

West nur noch freigeben. Anstatt Uster-West möchte Werner Kessler lieber eine Unterführung Winterthurerstrasse realisieren. Das Komitee Unterführung Winterthurerstrasse hat im vergangenen Jahr eine Volksinitiative lanciert, die den Bau einer entsprechenden Unterführung vorsieht.

Noch im November wandte sich das Komitee an Regierungsrätin Rita Fuhrer (SVP), um sie zu einem Augenschein vor Ort einzuladen. Fuhrer jedoch verwies in ihrem Antwortbrief auf den Entscheid des Regierungsrates, Uster-West möglichst schnell zu bauen. Das bedeute, schreibt Fuhrer, «dass die Unterführung Winterthurerstrasse unsererseits vorläufig nicht weiter verfolgt wird. Den weiteren Verlauf Ihrer Volksinitiative werden wir mit Interesse verfolgen.» Das lässt Werner Kessler hoffen. «In dieser Sache ist noch ein Hintertürchen offen.»



BILD CHRISTOPH KAMINSKI

In dieser Luftaufnahme ist der Bahnübergang Werrikon an der Zürichstrasse (u.l.) zu sehen. Durch das Gebiet Loren (o.) soll die Strasse Uster-West führen.

Vorprojekt für die Umfahrung Uster West steht

310 Meter langer Viadukt

sho. Nach einer langen Vorgeschichte ist die Planung der Umfahrung Uster West vorerst abgeschlossen. Die neue Strasse verbindet die Zürichstrasse, die Hauptachse durch Uster, mit der Winterthurerstrasse und dem Anschluss Uster West der Oberlandautobahn. Wie die Abteilung Bau der Stadt Uster mitteilt, ist das vorliegende Vorprojekt unter zahlreichen Varianten aus einer umfassenden Zweckmässigkeitsbeurteilung hervorgegangen.

Brücke über Industriegebiet Loren

Das 1,5 Kilometer lange, zweispurige Strassenstück mit Mittelstreifen zweigt am Siedlungsrand von der Winterthurerstrasse ab und führt ins Gebiet Loren. Der mittlere Abschnitt wurde hier bei der Erschliessung des neuen Quartiers bereits gebaut. Die Fortsetzung führt als 310 Meter lange Brücke über das neue Gewerbe- und Industriegebiet Loren und die Bahnlinie Uster-Nänikon in einem Bogen zur Zürichstrasse.

Die Winterthurerstrasse, heute Zufahrtsachse von der Autobahn, soll nach Eröffnung der Umfahrung zur Gemeindestrasse abklassiert und zurückgebaut werden. Damit wird sich die Situation an ihrem Niveauübergang entspannen, wo die Bahnschranke bis 45 Minuten in der Stunde geschlossen ist. Der nicht mehr benötigte Teil der Zürichstrasse am westlichen Ausgang von Uster wird rekultiviert, der Bahnübergang nach Werrikon aufgehoben. Für Fussgänger und Velofahrer wird der Niveauübergang unter die Brücke verlegt. Für Autofahrer verlängert sich der Weg von Nänikon nach Uster. Er führt durch die Felder über die Werrikerstrasse, die zu diesem Zweck verbreitert wird, fast bis an den nördlichen Anfang der Umfahrung West.

Zu nah am Naturschutzgebiet?

Das Projekt ist in Uster umstritten. Angezweifelt wird teilweise die Finanzierung der Kosten von rund 23 Millionen Franken. Der Kanton will dazu, wie er Anfang Jahr bekanntgegeben hat, auf einen nicht ausgeschöpften Kredit zurückgreifen, der im Jahr 1981 in einem kantonalen Urnengang für die Sanierung der Bahnübergänge zwischen Uster und Wallisellen genehmigt worden war.

Auch die Nähe der Strasse zum Naturschutzgebiet Glattenriet und Werriker Riet gibt zu reden. Laut Mitteilung der Abteilung Bau ist vorgesehen, auf den Restflächen zwischen Strasse und Riedland Pufferzonen zu schaffen und bestehende Feuchtwiesen zu erhalten. «Die Umfahrung liegt überall ausserhalb des Naturschutzgebietes», erklärte Projektleiter Othmar Martin auf Anfrage. Bestandteil des Vorprojekts ist ein über 100 Seiten dicker Bericht über die Umweltverträglichkeit des Vorhabens. Die Unterlagen liegen ab Freitag während 30 Tagen öffentlich auf.

REDAKTION TAGES-ANZEIGER · ZÜRICHSTRASSE 7 · 8610 USTER · TELEFON: 044 905 82 50 · FAX: 044 905 82 51 · OBERLAND@TAGES-ANZEIGER.CH

Vorprojekt für Uster West wird aufgelegt

Der neue Zubringer von der Oberlandautobahn soll bis 2012 gebaut sein. Er kostet voraussichtlich 23 Millionen Franken und soll die Winterthurerstrasse stark entlasten.

Von **Heinz Girschweiler**

Uster. – Wer in ein paar Jahren von der Ausfahrt Uster West der Oberlandautobahn ins Stadtzentrum Uster gelangen will, wird zwar zunächst auf die Winterthurerstrasse einbiegen, diese aber noch vor dem Stadtrand nach rechts verlassen, durch das Industriegebiet Loren fahren und dann in elegantem Bogen über die Bahngleise in die Zürichstrasse gelangen.

Die Winterthurerstrasse soll abklassiert und der Verkehr künftig von und zur Oberlandautobahn über den neuen Zubringer Uster West geleitet werden. Nach Jahrzehnten des Diskutierens und Planens kommt das Vorhaben jetzt ins entscheidende Stadium. Ab Freitag liegt das Vorprojekt samt Umweltverträglichkeitsbericht für 30 Tage öffentlich auf. Jedermann kann dazu Einwendungen erheben. Anschliessend würden diese ausgewertet und dazu ein Bericht erstellt, sagt Projektleiter Othmar Martin von der kantonalen Baudirektion. Im kommenden Herbst dann soll die Projektauf-

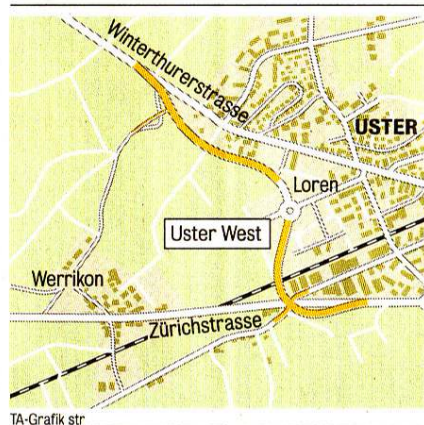
lage mit Rekursmöglichkeiten folgen. Verläuft die Sache ohne Unvorhergesehenes, sollten die Bauarbeiten 2010 beginnen können. Othmar Martin schätzt die Bauzeit auf zwei Jahre.

Kantonsrat soll Kredit reaktivieren

Kostenpunkt für die rund 1,5 Kilometer lange Strasse: 23 Millionen Franken. Der Regierungsrat ist der Meinung, das Geld dafür stehe aus dem seinerzeitigen Projekt für den Doppelspurausbau der Bahnstrecke Wallisellen-Uster von 1981 noch zur Verfügung. Damals war ein Ersatz des Bahnübergangs Werrikon durch eine Unterführung im Gespräch. Wegen der wichtigen Grundwasserströme in jenem Gebiet liess sie sich aber dann nicht verwirklichen. Deshalb wirkt der Bahnübergang noch heute als Tropfenzähler. Der Kantonsrat muss dieser Finanzierung aber noch zustimmen.

Kernstück der neuen Strasse ist ein 310 Meter langer, elegant geschwungener Viadukt von der Zürichstrasse über die Bahnlinie ins Lorenquartier. Dort verläuft die Strasse auf einem kleinen Damm. Auf diese Art wird das Grundwasser geschützt. In einem weiteren Bogen umkurvt sie die Häuser an der Winterthurerstrasse. Nach dem Stadtrand erreicht sie die Winterthurerstrasse, welche dann weiter in Richtung Autobahnanschluss führt (siehe Plänchen).

Die heutige Winterthurerstrasse wird ausserhalb des Siedlungsgebietes Brand-



schänki für rund 200 Meter unterbrochen. Sie soll künftig zur reinen innerstädtischen Sammelstrasse werden. Ist Uster West einmal gebaut, soll es vorbei sein mit den langen Autoschlängen vor dem Bahnübergang Winterthurerstrasse. Auch die Zürichstrasse verliert ein Teilstück. Zwischen der Tumigerstrasse und Werrikon wird sie unterbrochen und rückgebaut, der Bahnübergang Werrikon geschlossen. Die Zufahrt nach Werrikon und Nänikon erfolgt künftig ab der Brandschänki über die Werrikerstrasse, die an ihrem Ostende begradigt wird. Die Tumigerstrasse als Verbindung nach Greifensee soll künftig als Schleichweg unattraktiv sein. Sie wird künftig statt an die Zürich- an die Ackerstrasse angeschlossen.

Velowegbarriere wird gezügelt

Für Velofahrer und Fussgänger schliesslich wird unter der künftigen Strassenbrü-

cke ein neuer Bahnübergang mit Barriere erstellt. Velofahrer aus dem südlichen Teil der Stadt gelangen so auf den Bahnweg und dann durch Werrikon weiter in Richtung Nänikon. Die heutige Velowegbarriere in Werrikon werde im Einverständnis mit den SBB an ihren neuen Einsatzort weiter südöstlich gezügelt, sagt Projektleiter Othmar Martin.

Die Strasse Uster West selber ist im Nordteil zweimal 3,75 Meter breit und durch einen Grünstreifen von 2 Metern Breite getrennt. Der Mittelteil vom Lorenweg zum Kreisel am Lorenplatz besteht bereits. Wer in den Nordteil des Zentrums gelangen will, zweigt hier in die Oberlandstrasse ab. Südwestlich des Lorenkreisels beginnt dann die Rampe des langen Viaduktes. Er sei als elegantes Betonband auf V-Stützen konzipiert, heisst es in der Medienmitteilung der Stadt Uster von gestern Dienstag. Die Spannweite beträgt bis zu 28 Meter. Seitlich erhält die Brücke eine 65 Zentimeter hohe Brüstung. Das Gelände darauf ist nochmals 45 Zentimeter hoch. Im Projekt sind auch Begleitmassnahmen für die Natur und die Landschaft vorgesehen. Sie werden im mehr als 100 Seiten starken Umweltverträglichkeitsbericht aufgelistet.

Die Vorzüge der neuen Strasse liegen darin, den Niveauübergang Werrikon zu eliminieren und die Barriere an der Winterthurerstrasse zu entschärfen. Ferner erhoffen sich die Werriker dank der Umfahrung ein wohnlicheres Dorf.

Vorprojekt Uster West. Auflage von Plänen und Berichten ab 4. April während 30 Tagen. Stadtverwaltung Uster, Abteilung Bau, Oberlandstrasse 78, 3. Stock.

Kernstück des neuen
Autobahnzubringers
ist ein 310 Meter
langer Viadukt.

REKL

E
U
C

WI

Ve
Di

Sch
Che
hilf
are:
Her
zon
Apr
sah
sich
Mil:
die
klul
im I
gew
die
gefi

Widerstand gegen die Lorenstrasse wächst

Anwohner wehren sich gegen Umfahrung

Dass Uster ein Verkehrsproblem hat, darin sind sich alle einig. Die Frage ist, wie es zu lösen ist. Die geplante Strasse Uster West soll es richten. Doch Anwohner organisieren den Widerstand.

Brigitte Hari

Uster soll endlich vom Durchgangsverkehr befreit werden - dank der Umfahrung Uster West. Das entsprechende Vorprojekt kann während der öffentlichen Auflage noch bis zum 5. Mai auf dem Bauamt eingesehen werden. Gemäss Artikel 13 des Strassengesetzes ist der Kanton verpflichtet, das Projekt der Bevölkerung zur Stellungnahme zu unterbreiten.

Bei der Stadt sind bisher allerdings nur drei schriftliche Reaktionen eingetroffen, wie Ruedi Fässler vom Bauamt auf Anfrage mitteilt. «Ausser einer E-Mail und zwei Briefen ist bisher nichts eingegangen», sagt er. Doch das könnte sich noch ändern, denn an Gegnern des Projekts fehlt es nicht.

Etwa jene, die mit einer Verschlechterung der Verkehrssituation an ihrem Wohnort rechnen müssen. Zu ihnen gehören etwa die Anwohner der Werrikerstrasse, die in Zukunft mit wesentlich mehr Verkehr rechnen müssen als heute.

Strasse ein «fertiger Wahnsinn»

Einer von ihnen ist Erwin Murbach. Er findet die geplante Strassenführung einen «fertigen Wahnsinn». Viel effizienter fände er die vom «Komitee für eine Unterführung Winterthurerstrasse» geforderte Unterführung. Eine Einsprache gegen das Vorprojekt wird er allerdings nicht machen, dafür sei er zu alt, meint der bald 80-Jährige. Es sei ihm vergangen, etwas zu unternehmen, das sei zum Fenster hinausgeworfenes Geld.

Vielmehr überlegt er sich, ob er sein Haus an der Werrikerstrasse verkaufen soll. Ihm ist klar, dass das Bauprojekt seine Liegenschaft abwertet. Andere Anwohner derselben Strasse hingegen wissen bisher wenig über das Vorprojekt, da sie es bisher nicht eingesehen haben.

Anders tönt es bei den Anwohnern der lärmgeplagten Winterthurerstrasse. Mehrheitlich begrüssen diese das Projekt, denn «ihre» Strasse wird wohl um einiges ruhiger werden. Antonio Lentini etwa hofft auf eine Aufwertung der Strasse. «Wenn es neue Wohnungen gibt hier, können wir in unserem Geschäft neue Kunden gewinnen», sagt er.

Ein weiterer Anwohner, der seinen Namen jedoch nicht in der Zeitung lesen will, freut sich darauf, die Fenster seiner Wohnung bald wieder öffnen zu können. Denn dies sei wegen der schlechten Luft kaum mehr möglich. Er ist sich sicher, dass es viele Einsprachen aus dem Quartier Sonnenberg geben werde.

Protest vom Sonnenberg

Da liegt er nicht falsch. Tatsächlich haben Mitglieder des Quartiervereins Niederuster das Vorprojekt eingesehen. «Der Verkehr wird nicht, wie das der Stadtrat ursprünglich kommuniziert hat, über Uster West via Zürichstrasse und Zentralstrasse führen», ist Gaby Hanselmann, Präsidentin des Quartiervereins, überzeugt.

Im Gegenteil werde der Durchgangsverkehr den direktesten Weg wählen, und dieser führe nun mal durch das Sonnenberg-Quartier. Es gebe sehr viele Schulkinder im Quartier, die durch die neue Strassenführung gefährdet würden, sagt sie. Deshalb hat der Quartierverein nun eine Einwendung an die Volkswirtschaftsdirektion gemacht, denn Ansprechpartner in dieser Sache ist der Kanton. Mitglieder des Elternrats stehen dem Projekt ebenfalls kritisch gegenüber, da sie sich um die Sicherheit der Schulkinder sorgen.

Organisierter Widerstand

Auch Gottfried Zürrer hat keine Freude an Uster West. Gestern Abend gründete er deshalb mit etwa 20 Personen den «Verein Lebensqualität Uster West». Es seien Leute von der Werriker- sowie der Winterthurerstrasse und andere Direktbetroffene dabei, sagt Zürrer. Ihnen gehe es vor allem um die grünen Flächen und den Naturschutz. Sie haben das Vorprojekt eingehend studiert. «Wir zweifeln den Umweltverträglichkeitsbericht des Kantons stark an.» Deshalb werden auch sie Einwendungen gegen das Projekt machen.

Nach Ablauf der Frist der öffentlichen Auflage wird der Kanton die eingegangenen Anregungen und Einwendungen ansehen und notwendige Anpassungen am Vorprojekt vornehmen.

Fachämter nehmen Stellung

Auch verschiedene Fachämter des Kantons werden zum Projekt Stellung nehmen und dessen Umweltverträglichkeit prüfen, so etwa das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (Awel), das Amt für Lärmschutz oder die Fachstelle für Naturschutz. Im Herbst kommt es zu einer Projektauflage.

Direktbetroffene können dann erneut Einsprache erheben, wie Othmar Martin, Projektleiter des Kantons, erklärt. Der Regierungsrat entscheidet anschliessend darüber, auf welche Einwendungen er eingehen kann und auf welche nicht. Schliesslich wird er eine Projektfestsetzung machen. Wer einen Entscheid des Regierungsrats dann noch anfechten will, muss beim Verwaltungsgericht Rekurs einlegen.



Einwände zu Uster-West-Umfahrung

Grüne Partei gegen Vorprojekt

Der Vorstand der Grünen Stadt und Bezirk Uster hat innerhalb der vorgegebenen Frist Einwendungen zum Vorprojekt Strasse Uster West eingereicht.

Die Grüne Stadt und Bezirk Uster schreibt in einer Mitteilung, dass sie der Meinung ist, dass auf die unnötige Verkehrsverlagerung zu verzichten sei und die Zürichstrasse so zu belassen sei, wie sie heute ist. Es sei sowohl für den motorisierten als auch für den Fahrradverkehr nicht einzusehen, weshalb der Niveauübergang aufgehoben werden sollte.

Drei Einwendungen

In der Mitteilung reicht der Vorstand der Grünen drei Einwendungen ein:

Erstens sei auf das Strassenprojekt Uster West (Planeintrag 35 im kantonalen Richtplan), die Schliessung des Bahnüberganges Zürichstrasse und die Verbindung der Zürichstrasse mit der Weststrasse mittels eines Viaduktes zu verzichten.

Zweitens sei zugunsten einer landschafts- und umweltverträglicheren Lösung eine Gegenüberstellung der Varianten «Uster West» und «Unterführung Winterthurerstrasse» vorzunehmen. Im Umweltverträglichkeitsbericht sei eine ökologische Beurteilung der beiden Varianten vorzunehmen. Der ergänzte Bericht sei gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes öffentlich aufzulegen.

Und drittens sei das Gesamtprojekt inklusive weiterer auszubauender Strassen (Werriker-/Tumiger-/Böschstrasse) öffentlich aufzulegen. (zol)



Auf «Uster West» verzichten

LdU Uster gegen Vorprojekt «Uster West»

Der Landesring der Unabhängigen (LdU) Uster hat bei der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich sechs Einwendungen gegen das Vorprojekt Uster West eingereicht.

In seinem Schreiben an die Volkswirtschaftsdirektion fordert der LdU Uster, dass «auf das Strassenprojekt «Uster West» zugunsten einer landschafts- und umweltverträglicheren Lösung zu verzichten» sei. Als Alternative nennt der Landesring die Sanierung des Bahnübergangs Winterthurerstrasse an Ort durch eine «vernünftig dimensionierte Unterführung».

Weiter schreibt der LdU, dass das Projekt dem Kantonsrat mit einer Kreditvorlage zur Bewilligung zu unterbreiten sei, die dem fakultativen Finanzreferendum unterstehe. Auf den «Trick» mit dem Rahmenkredit von 1981 sei zu verzichten», fordert der Landesring.

Weiter steht im Schreiben des LdU, dass eine Gegenüberstellung der Varianten «Uster West» und «Unterführung Winterthurerstrasse» vorzunehmen und der Umweltverträglichkeitsbericht durch eine ökologische Beurteilung beider Varianten zu ergänzen sei. Der LdU will ferner, dass das Gesamtprojekt inklusive weiterer auszubauender Strassen (Werriker-, Tumiger- und Böschstrasse) öffentlich aufgelegt wird und fordert ein Unabhängiges Gutachten über die Verkehrssicherheit von Fussgängern und Velofahrern auf genannten Strassen. Schliesslich soll das Gesamtprojekt im Gelände mit Bauprofilen visualisiert werden, schreibt der LdU. (zol)

Uster Einwendungen von 20 Privaten und 6 Organisationen gegen das Vorprojekt für die Strasse Uster West eingereicht

Breite Front gegen Strasse durch die Loren

26 Einwendungen gegen Uster West sind bis zum Ende der Planaufgabe eingegangen. Bekannt sind nur die, die von den Urhebern selbst geoutet wurden: von GP, LdU und Quartierverein Niederuster.

Beat Kuhn

Am Montag ist die 30-tägige öffentliche Planaufgabe des Vorprojekts für die geplante Strasse Uster West durch die Loren zu Ende gegangen. Zwar handelt es sich bei dem grossen Bauvorhaben am Nordwestrand Usters um eine Angelegenheit des Kantons, doch erfolgte das Auflegen der Pläne sowie das Sammeln der Einwendungen wie in solchen Fällen üblich vor Ort, sprich bei der Abteilung Bau der Stadt Uster.

Folgen noch mehr Einwendungen?

Laut Stadtingenieur Ruedi Fässler sind bis gestern 26 Einwendungen eingegangen. Es könnten noch mehr werden, da das Datum des Poststempels massgeblich ist. Einwendungen, die allenfalls am Montag per B-Post aufgegeben worden sind, wären vielleicht erst am Donnerstag beim Bauamt. Einwendungen, Einsprachen und Rekurse gehen meist im letzten Moment ein. So auch im vorliegenden Fall: Fässler

macht über die Spezifizierung hinaus, dass sich die 26 bis Dienstag eingegangenen Einwendungen aus 20 von Einzelpersonen und 6 von Organisationen eingereichten zusammensetzen, keine Angaben, nennt insbesondere nicht deren Urheber. Doch 3 der 6 Organisationen haben ihre Einwendungen dem ZO/AvU zukommen lassen. Es sind dies der Quartierverein Niederuster, die Grünen Stadt und Bezirk Uster sowie der Landesring der Unabhängigen Uster. Deren Einwendungen sind allesamt erst Ende April eingereicht worden.

Diverse «Interessenschwerpunkte»

Die Zahl der Einwendungen ist rechtlich irrelevant; es sind einfach welche da. Politisch ist die Anzahl hingegen interessant als Gradmesser der Kritik an dem für Uster so zentralen Strassenvorhaben. Auf die Frage, ob er mit so vielen Einwendungen gerechnet habe, weiss Fässler keine direkte Antwort, wie sein Zögern signalisiert. Stattdessen sagt er: «Ich weiss, dass dieses Projekt bewegt, mit Emotionen verbunden ist.» Insbesondere bei jenen, die mit dem Vorhaben einer Unterführung an der nahe gelegenen Winterthurerstrasse «liert» seien und glaubten, dass diese «die Lösung für Uster» sei. Derzeit läuft die Unterschriftensammlung für eine dritte

kommunale Volksinitiative mit diesem Ziel. Die zwei ersten Anläufe waren an der Urne nur knapp gescheitert der letzte mit weniger als 100 Stimmen Unterschied.

Die Inhalte der Einwendungen sind unterschiedlich, wie Fässler durchblicken lässt. Sie würden von den «Interessenschwerpunkten» der jeweiligen Absender abhängen. «Und es hat durchaus verständliche Anliegen darunter.» Wenn er mit Kritikern rede, «hört es allerdings ziemlich schnell auf», insbesondere wenn er die Frage stelle, was denn die Alternative für das Projekt durch die Loren sei. Der Kanton habe «eine Auslegeordnung» gemacht und Uster West sei als beste Variante der Verkehrsführung beim neu erschlossenen Gebiet Loren evaluiert worden.

Niederuster fürchtet Mehrverkehr

Allein schon die Inhalte der drei dem ZO/AvU vorliegenden Schriften sind unterschiedlich: Der Quartierverein Niederuster hat selbstredend ein Partikularinteresse; er setzt sich für seine Mitglieder beziehungsweise alle Bewohnerinnen und Bewohner dieses Stadtteils ein. «Durch die Westumfahrung ist für unser Quartier mit erheblichem Mehrverkehr zu rechnen; vor allem der Schwerverkehr macht uns Sorgen»,

heisst es in der Einwendung aus Niederuster. Dabei hat man primär die Sonnenbergstrasse im Auge, die von sehr vielen Kindern auf dem täglichen Schulweg überquert werden muss. «Wir finden es nicht tragbar, noch mehr Verkehr in diese Richtung zu führen.» An sich sollte der Durchgangsverkehr zwar über die kantonale Wilstrasse rollen, doch ist es nicht überspannt, wenn die Niederustermer fürchten, dass so mancher als Schleichweg die Sonnenbergstrasse nehmen wird.

Aber auch die Seefeldstrasse macht den Niederusternern Bauchweh: «Zu Feierabendzeiten stehen die Autos (vorwiegend Durchgangsverkehr) bereits heute in Richtung Riedikon oft bis zur Einfahrt Fuchsgasse.» Fazit: «Unserer Meinung nach kann es nicht sein, dass man den Durchgangsverkehr durch die drittgrösste Stadt im Kanton allein durch das wachstumsstärkste Quartier der Stadt leitet.»

GP und LdU teils deckungsgleich

Die Grünen stellen drei Anträge: Erstens solle auf das Projekt samt Schliessung des Bahnübergangs Zürichstrasse bei Werrikon und Verbindung der Zürichstrasse mit Uster West mittels Viadukt über die Bahngleise gänzlich verzichtet werden. Das will auch der LdU, der darüber hinaus «zum Beispiel»

eine Sanierung des Bahnübergangs Winterthurerstrasse durch eine «vernünftig dimensionierte» Unterführung fordert. Zweitens solle «zugunsten einer landschafts- und umweltverträglicheren Lösung» eine Gegenüberstellung von Uster West und Unterführung Winterthurerstrasse unter einer ökologischen Beurteilung der beiden Varianten vorgenommen werden. Der so ergänzte Bericht solle ebenfalls öffentlich aufgelegt werden. Dieser Punkt lässt sich ebenfalls beim LdU finden. Und drittens verlangen GP wie LdU, es sei das Projekt Uster West inklusive weiterer auszubauender Strassen (Werriker-/Tumiger- und

Böschstrasse) öffentlich aufzulegen.

Exklusiv ist der LdU darüber hinaus mit der Forderung, es sei ein unabhängiges Gutachten über die Verkehrssicherheit von Fussgängern und Velofahrern auf der

Werriker-, der Tumiger- und der Böschstrasse einzuholen. Weiter sei das Gesamtprojekt im Gelände mit Bauprofilen zu visualisieren. Und schliesslich sei das Projekt dem Kantonsrat mit einer Kreditvorlage zu unterbreiten, welche dem fakultativen Finanzreferendum gemäss Staatsverfassung unterstehe. Auf den – Zitat – «Trick», das Projekt Uster West mit einem Kredit von 1981 zur Aufhebung gefährlicher Niveauübergänge zu finanzieren, sei zu verzichten.

«Ich weiss, dass dieses Projekt mit Emotionen verbunden ist.»

Stadtingenieur

«Durchgangsverkehr nicht allein durch Niederuster leiten.»

Quartierverein

Ein Strauss von Einwänden gegen die Strasse Uster West

Betroffene Anwohner kündigen aufgrund des Vorprojekts Opposition an

Die Pläne für eine neue Nord-Süd-Verbindung am Rand von Uster stossen auf Widerstand. Nicht nur wegen Auswirkungen auf Anwohner und ein nahes Naturschutzgebiet: Auch die Begründung für den Bau der Strasse und die geplante Finanzierung werden angezweifelt.

sho. Am Montag ist die Frist für Einwendungen gegen das Vorprojekt für Uster West abgelaufen. Der Begriff steht für eines der derzeit grössten kantonalen Strassenbauvorhaben, das bereits einige Wandlungen durchgemacht hat. Ursprünglich als «Zubringer West» zur Oberlandautobahn geplant, mutierte es 2001 zur Ortsumfahrung und gilt heute als multifunktionale Strasse. Sie soll einmal unweit der Zufahrt Uster West zur Oberlandautobahn noch vor dem Siedlungsgebiet südlich der Winterthurerstrasse bis ins neue Quartier Loren führen (Karte). Bei dessen Erschliessung wurde ein 200 Meter langes Stück der Strasse bereits gebaut. Im südlichen Teil überquert ein 300 Meter langer, gebogener Viadukt die Bahnstrecke nach Nänikon.

So nicht im Richtplan

Zweck der neuen Verbindung zwischen zwei Einfallachsen nach Uster ist es, insbesondere die Winterthurerstrasse vom Verkehr zu entlasten, ebenso den Weiler Werrikon, wo der heutige Bahnübergang der Züricherstrasse aufgehoben werden soll. Nun gibt es auch Anwohner, die mehr Belastungen zu erwarten haben. Einige von ihnen haben sich kürzlich zum Verein Lebensqualität Uster West zusammengeschlossen. Aus diesem Kreis stammt nach Abschluss der öffentlichen Auflage die wohl umfangreichste Einwendung. Dabei geht es noch nicht um das Ergreifen eines Rechtsmittels. Die zuständigen Behörden werden aufgefordert, die kritisierten Punkte zu berücksichtigen. Aber das Verfahren hat in diesem Stadium durchaus den Charakter einer Warnung, im gegenteiligen Fall einen Rekurs gegen das definitive Projekt einzureichen.

Die geäusserten Vorbehalte sind teilweise grundsätzlicher Natur. So gelte das Vorhaben beim Kanton immer noch als Ortsumfahrung. Dabei handle es sich um einen Zentrumszubringer, der grösstenteils durch Siedlungsgebiet führe. Weiter wird bemängelt, der nördliche Teil der Strasse widerspreche dem kantonalen Richtplan. In der Tat ist aus dem entsprechenden Planausschnitt nicht erkennbar, dass dort eine Strasse vorgesehen ist, die mehrere hundert Meter parallel zur Winterthurerstrasse verlaufen soll. Die Aufnahme in den Richtplan war an die Resultate einer Zweckmässigkeitsbeurteilung geknüpft. Die einzelnen Vorbehalte bildeten dann die Rahmenbedingungen für die 2004 erstellte Studie. Auf diese Weise habe das Ergebnis positiv ausfallen müssen, schreibt der Anwalt der Anwohner und bezeichnet diese Art der Abklärungen als Manipulation und als unseriös.

Nicht nur Anwohner der neuen Strasse befürchten mehr Abgase und Lärm. Durch die Aufhebung des Bahnübergangs an der Züricherstrasse würde die direkte Verbindung zwischen Nänikon und Uster gekappt. Künftig wäre der Umweg über die Werrikerstrasse zu nehmen. Hier weist das Papier auf einen Widerspruch hin: Im Rahmen des Verfahrens zum kantonalen Verkehrsrichtplan wurde festgehalten, die Werrikerstrasse werde weder ausgebaut noch mit zusätzlichem Verkehr belastet. In den Unterlagen für Uster West ist nun von einem erhöhten Verkehrsaufkommen die Rede. Zudem werde das Lastwagenverbot aufgehoben und das heute trottoirlose Strässchen auf sechs Meter verbreitert.

Naturschutzgebiet noch nicht gesichert

Breiten Raum nimmt sodann der Moorschutz ein. Dazu hat auch Pro Natura Zürich eine Einwendung formuliert. Denn im Dreieck zwischen der Bahnlinie, der Werrikerstrasse und der Strasse Uster West liegt das Naturschutzgebiet Werriker und Glattenriet. Nach Darstellung des Kantons und der Stadt Uster wird es von der neuen Strasse nicht tangiert. In den Einwendungen werden jedoch nicht nur die Abklärungen im Umweltverträglichkeitsbericht als ungenügend kritisiert. Laut Pro Natura ist das Feuchtgebiet von nationaler Bedeutung noch nicht nach Bundesrecht gesichert. Ausserdem werde der Schutz des Amphibienlaichgebietes von der neuen Strasse beeinträchtigt. Davon aber könne nur bei Projekten von nationalem Interesse abgewichen werden, was in diesem Fall nicht zutreffe.

Umstritten ist schliesslich die geplante Finanzierung der Strasse mit Kosten in Höhe von 23 Millionen Franken. Dabei will der Kanton auf einen im April 1981 vom Volk bewilligten und nicht ausgeschöpften Kredit zurückgreifen. Er war für die Aufhebung der Niveauübergänge zwischen Uster und Wallisellen im Hinblick auf den Ausbau der Bahnstrecke zur Doppelspur vorgesehen. Zu diesen Punkt äusserte sich in einer weiteren Einwendung auch der LdU Uster, sprich der Verkehrsplaner und frühere Kantonsrat Paul Stopper: Das sei ein zu billiger Trick der zuständigen Volkswirtschaftsdirektion, gehe es doch heute um ein völlig anderes Projekt.

Einen Teil streichen?

Die Anwohnergruppe fordert den Kanton auf, das Projekt zu streichen oder wenigstens auf den nördlichen Teil zu verzichten und den Verkehr auf der bestehenden Strasse direkt auf die Winterthurerstrasse zu lenken. Ihr äusserer Abschnitt könnte dann nicht entlastet werden, dafür würde jene Hälfte der Strasse Uster West, die empfindlich nah am Naturschutzgebiet und nur wenige Meter an neuen Wohnhäusern vorbeiführt, wegfallen. Auch am anderen Ende ist die Situation vertrackt. Der weitere Ausbau der S-Bahn wird allmählich dazu führen, dass die Bahnschranken fast durchwegs geschlossen bleiben. Die geplante Überführung an der Zürichstrasse soll das Problem lösen.

Momentan werden in Uster jedoch bereits zum dritten Mal Unterschriften für eine Initiative gesammelt, um eine Unterführung an der Winterthurerstrasse zu realisieren. Die Stadt stemmt sich dagegen, weil so der Verkehr ins Zentrum von Uster geleitet würde.

Uster : 31. Mai 2008

22 Fragen zu Strasse durch Loren

Gleich drei Anfragen von Simone Michel

Die grüne Gemeinderätin Simone Michel hat gleich drei Anfragen zum Thema Uster West eingereicht. Darin stellt sie dem Stadtrat insgesamt 22 Fragen zur geplanten Strasse durch die Loren.

Beat Kuhn

Eben erst hatte der Ustermer Stadtrat drei Anfragen von SD-Gemeinderat Werner Kessler zum einen Thema See-restaurant beantworten müssen. Und schon stehen erneut drei Anfragen von einem Gemeinderatsmitglied zu einem einzigen Thema an: Simone Michel (GP) stellt fast zwei Dutzend Fragen zu Uster West, also zur Strasse durch das Gebiet Loren, die der Kanton plant.

Frage nach andern neun Varianten

In ihrer ersten Anfrage nimmt Simone Michel auf den Vorprojekt-Bericht zu der Strasse Bezug, der im April öffentlich aufgelegt war. Dort sei davon die Rede, dass im Rahmen der Planung dieses Vorhabens im Jahre 2004 eine Zweckmässigkeitsbeurteilung gemacht worden sei. Bei dieser seien insgesamt zehn Varianten untersucht worden, die man als möglich angesehen habe.

Schliesslich sei dann jene Variante gewählt worden, die nun projektiert wird, also die Verbindung der Winterthurer- mit der Zürichstrasse durch die Loren sowie die Schliessung des Bahnübergangs Werrikon an der Zürichstrasse beim gleichzeitigen Ausbau der Werrikerstrasse als neuer Strassenverbindung zwischen Uster und Nänikon.

Michel will unter anderem wissen, weshalb diese Zweckmässigkeitsbeurteilung nicht ebenfalls öffentlich aufgelegt sei, wie jene neun anderen Varianten ausgesehen hätten, welche Kriterien schliesslich den Ausschlag für die nun gewählte Variante gegeben hätten und wie viel die Umsetzung jener anderen Varianten gekostet hätte.

Infos zu Unterführung gewünscht

Weiter äussert die GP-Parlamentarierin die Vermutung, dass unter den neun andern Varianten auch die Unterführung Winterthurerstrasse gewesen sei, und will Auskunft über deren Ausgestaltung sowie deren Kosten. Mit ihrer Vermutung liegt Michel richtig.

So hatte die Stadt Uster schon vor Längerem einmal darauf hingewiesen, dass bei der besagten Zweckmässigkeitsbeurteilung auch der Bau einer Unterführung beim Bahnübergang Winterthurerstrasse geprüft worden sei. Doch sei diese Lösung dann für weniger gut als die schliesslich gewählte Variante befunden worden.

Dagegen war die Unterführungs- Lösung schon zweimal Gegenstand einer Volksinitiative - wobei sie in direkten Gegensatz zu Uster West gesetzt worden war. Beide Male war das Volksbegehren mit diesem Ziel nur knapp gescheitert. Im Moment läuft die Unterschriftensammlung für einen dritten Anlauf.

Michel fragt auch, ob unter den untersuchten Varianten auch eine gewesen sei, die einen Einbezug der Tumiger- und der Böschstrasse - bei gleichzeitigem Ausbau der beiden Strassen - vorgesehen habe. Mit dem Einbezug dieser Strassen wäre es möglich, den Verkehr zwischen Uster und Nänikon beziehungsweise Werrikon weiter auf der Zürichstrasse zu führen, ohne dass der Bahnübergang weiter bestehen müsste.

Bei dieser Verkehrsführung würde man am Ortsausgang von Uster nach links in die Tumigerstrasse Richtung Greifensee einbiegen, aber schon nach kurzer Fahrt nach rechts abbiegen, worauf man umgehend nach Werrikon hinein kommt und wieder in die Zürichstrasse gelangt.

Zweifel an wirklicher Entlastung

In ihrer zweiten Anfrage zweifelt Michel die Aussage im Vorprojekt-Bericht an, wonach Uster West - dort charakterisiert als «leistungsfähige Anbindung an die Oberlandautobahn» - «weite Teile des Zentrums von Uster vom Durchgangsverkehr» entlaste. So sei mit Mehrverkehr auf folgenden Strassen zu rechnen: Zürich-, Acker-, Sonnenberg-, Werriker-, Tumiger- und Böschstrasse.

Und schliesslich will die GD-Gemeinderätin Näheres zu jenen 360 000 Franken wissen, die im Kostenvoranschlag für das Vorprojekt für den «Erwerb von Grund und Rechten» aufgeführt seien.

Unklare Finanzierung

Uster. - Die Finanzierung der Strasse Uster West, also der Umfahrungsstrasse durch die Loren, die die Winterthurerstrasse mit der Zürichstrasse in Werrikon verbinden wird, ist seit längerem umstritten. Finanziert werden soll der auf 23 Mio. Franken veranschlagte Bau mit dem nicht benötigten Rest eines Rahmenkredits aus dem Jahre 1981. Gesprochen wurde er seinerzeit für die Sanierung von Bahnübergängen auf der Strecke Wallisellen nach Uster. Den beiden GLP-Kantonsräten Benno Scherrer aus Uster und Thomas Meier aus Dübendorf kommt die Tatsache, dass ein Teil eines Rahmenkredits über 25 Jahre lang liegen bleiben kann, etwas spanisch vor. Sie haben zuhanden des Regierungsrats eine Anfrage eingereicht, und wollen wissen, wie viel Geld vom ursprünglichen Rahmenkredit von 39 Mio. Franken noch vorhanden ist, ob mit dieser Art der Finanzierung ein referendumsfähiger Beschluss des Kantonsrats umgangen werden soll und ob noch weitere «stillgelegte Rahmenkredite» existieren. Gefragt wird auch, ob sich der Regierungsrat vorstellen könne, ein «Verfallsdatum für Rahmenkredite» einzuführen. (gau)

Uster Der Stadtrat hat vom öffentlich aufgelegten Vorprojekt «Uster West» zustimmend Kenntnis genommen

Vorprojekt «Uster West» wird begrüsst

Der Stadtrat ist erfreut, dass im langwierigen Planungsprozess um «Uster West» nun Licht am Ende des Tunnels in Sicht ist. Höchste Priorität habe nun eine schnelle bauliche Umsetzung.

Der Stadtrat Uster beurteilt das aufgelegte Vorprojekt «Uster West» positiv, wie er in einer aktuellen Medienmitteilung schreibt. Er stelle mit Genugtuung fest, dass damit nicht nur eine neue städtische Strasse für die Verbesserung des Nord-Süd-Verkehrs erstellt werde, sondern dass mit den umfangreichen flankierenden Massnahmen auch die kantonalen Naturschutzgebiete Glattent und Werrikeriet nachhaltig aufgewertet würden.

Mit Bezug auf die breit angelegte Variantenuntersuchung im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung will der Stadtrat an der gewählten Linienführung von «Uster West» mit der Brücke über die S-Bahn-Linie festhalten. Er ist davon überzeugt, dass die Lösung insgesamt der Nachhaltigkeit am besten gerecht wird. Das Projekt war in enger Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der Stadt und den betroffenen kantonalen Ämtern entstanden. Im März 2008 unterbreitete die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich dem Stadtrat das Vorprojekt samt Umweltverträglichkeitsbericht.

Das Vorprojekt in Abschnitten

Der Abschnitt Winterthurerstrasse bis Lorenplatz ist die logische Fortsetzung des heute bereits gebauten Strassenabschnittes «Uster West» in der Loren. Die Fahrspuren sind getrennt. Der Anschluss an die Winterthurerstrasse und die Fortsetzung Richtung Autobahn erfolgt auf der Höhe der Schattenackerstrasse. Die Werrikerstrasse wird rechtwinklig mit einer neuen Linienführung an «Uster West» angeschlossen. Damit kann auch das ungeliebte Linksabbiegeverbot Richtung Werriker aufgehoben werden. Als flankierende Massnahme wird der Abschnitt der bestehenden Winterthurerstrasse zwischen der Schattenackerstrasse und der Einmündung des Brandschänkweges in die Winterthurerstrasse aufgehoben und renaturiert.

Der Abschnitt vom Lorenkreisel bis zur Zürichstrasse wird mit einer Brücke über die Bahnlinie gebaut. Damit kann endlich der Bahnübergang Winterthurerstrasse entlastet werden. Bei der Ge-



Die Strasse «Uster West» soll den Bahnübergang Winterthurerstrasse entlasten, den Nord-Süd-Verkehr verflüssigen und das Gebiet Loren optimal erschliessen. (Re)

staltung mit Doppelstützen in V-Form wurden insbesondere auch städtebauliche Aspekte berücksichtigt. Das Überführungsbauwerk schliesst an die Zürichstrasse an. Die Tumigerstrasse führt neu unter der Überführung in die Ackerstrasse. Mit verkehrsleitenden Massnahmen (Signalisation im westlichen Teilstück) wird der zusätzliche Verkehr auf der Ackerstrasse von den Wohnbauten im östlichen Abschnitt (Tempo 30) abgehalten, somit wird dieses Wohngebiet verkehrsberuhigt.

Höhere Wohnqualität in Werrikeron

Neu wird der Verkehr von der Zürichstrasse aus Richtung Nänikon über die Werrikerstrasse geführt. Diese wird grösstenteils innerhalb der bestehenden Strassengrenzen instand gestellt und leicht verschoben in die Winterthurerstrasse geführt. Werrikeron wird mit der Aufhebung des Bahnübergangs Zürichstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet. Der Anschluss an Uster für die Werriker bleibt mit dem Bahnübergang Böschstrasse gewährleistet. Die Zürichstrasse wird im schutzwürdigen Ortsbild neu gestaltet und der Bereich des heutigen Bahnübergangs renaturiert. Bestehende bleiben eine etwa fünf Meter breite Strasse im Mischverkehr mit Kehrlplatz sowie eine Fortsetzung als Radweg mit direktem Anschluss an den Bahnweg.

«Das Projekt kann unter Berücksichtigung der vorgesehenen Massnahmen in Übereinstimmung mit der Umweltgesetzgebung realisiert werden.»

Reklame

**Jetzt 5%
Vorzugszins**

Mit dem Sparkonto 18
bis 2'000 Franken.
044 777 0 777

Kommen Sie einfach bei uns vorbei.
In Uster und Dübendorf.
www.bsu-clientis.ch

**Clientis
Bezirksparkasse Uster**

Dies ist der Kernsatz des Umweltverträglichkeitsberichtes. Es werden umfangreiche naturschutzgerechte Ergänzungsmassnahmen zwischen «Uster West» und dem angrenzenden Naturschutzgebiet Glattent- und Werrikeriet erbracht. Auch ist eine Neuführung des Rietweges mit neuer Beobachtungsplattform vorgesehen.

Die Bruttokosten für die neue Strasse veranschlagt der Kanton auf 23 Millionen Franken. Darin enthalten sind 800'000 Franken für die neue Rad-/Gehweg-Verbindung von der Ackerstrasse bis zum Bahnweg samt neuem Bahnübergang mittels Barrierenanlage. So

kann der bestehende Radwegübergang eingangs Werrikeron aufgehoben und die abklassierte Zürichstrasse in Werrikeron sieldungsverträglich gestaltet werden. Die Kosten für diese Massnahmen belaufen sich auf 900'000 Franken. Neu geht die Werrikerstrasse ins Eigentum des Kantons über. Die Kosten für die Instandstellung dieser Strasse werden mit 1,1 Millionen Franken veranschlagt.

Negative Entwicklung vermeiden

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass dieses Strassenprojekt von der Bevölkerung je nach Betroffenheit unterschiedlich beurteilt wird. Mit der allgemeinen Verkehrszunahme auf Stadtgebiet ist auch auf der Sonnenbergstrasse Mehrverkehr zu erwarten. Um dieser unvorteilhaften Entwicklung gerecht zu werden, stehen zwei Massnahmen im Vordergrund: Erstens soll der Kanton die Fortführung der Wilstrasse Richtung Riedikon im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung überprüfen, und zweitens gilt es seitens der Stadt, im Zusammenhang mit der Sanierung der Sonnenbergstrasse die notwendigen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und -beruhigung umzusetzen.

Der Stadtrat legt im Weiteren Wert darauf, dass die Verkehrswege im urbanen Stadtraum mit den Frei- und Fussgängerflächen vernetzt bleiben. Insgesamt wird dadurch dem Ziel einer hohen Wohn- und Lebensqualität Rechnung getragen. Betreffend Lärmschutz

bedeutet dies, dass grundsätzlich auf Lärmschutzwände verzichtet wird und die Zielwerte mit anderen Massnahmen erreicht werden sollen.

Anlässlich der öffentlichen Auflage des Vorprojekts «Uster West» hinterfragten unterschiedliche Interessengruppen erneut die Linienführung. Eine breit angelegte Variantenuntersuchung zeigte bei der Zweckmässigkeitsbeurteilung indessen deutlich, dass die gewählte Strassenführung den höchsten Gesamtnutzen erzeugt. Eine nochmalige Verschiebung oder ein Abbau von Teilelementen der Strasse lehnt der Stadtrat entschieden ab.

Umsetzung so schnell wie möglich

Die Strasse «Uster West» mit der Brücke über die S-Bahn entlastet den Bahnübergang Winterthurerstrasse, verflüssigt den Nord-Süd-Verkehr und erschliesst das Gebiet Loren optimal. Damit erbringt sich eine Unterführung des Bahnübergangs Winterthurerstrasse. Der Ortsteil Werrikeron gewinnt an Wohn- und Lebensqualität. Die begleitenden Umweltschutzmassnahmen werden das Werrikeron und das Glattentiet deutlich auf. Weitere wirkungsvolle Massnahmen halten allfälligen Mehrverkehr von Wohngebieten an der Acker- und der Sonnenbergstrasse ab und erhöhen dort die Verkehrssicherheit. Der Stadtrat erwartet eine möglichst schnelle Krediterteilung durch den Kantonsrat, damit die Strasse «Uster West» bald gebaut werden kann. (mitg)

Greifensee AHV-Nummer hat bald 13 anstatt wie bisher 11 Stellen

Aus für den grauen AHV-Ausweis

Den AHV-Ausweis gibts bald im Kreditkartenformat. Ausserdem soll eine neue, dreizehnstellige AHV-Nummer eingeführt werden.

Die heutige graue AHV-Karte wird durch einen neuen AHV-Ausweis ersetzt, wie der Gemeinderat mitteilt. Der neue Ausweis wird in der Regel nur einmal ausgestellt und hat die Grösse einer Kreditkarte. Nebst diesem praktischen Vorteil trägt er ausserdem den aktuellen Anforderungen des Datenschutzes Rechnung, indem der neue AHV-Ausweis nur noch den Namen, den Vornamen, das Geburtsdatum und die AHV-Nummer des Versicherten enthält. Der neue Ausweis wird den Versicherten durch die Arbeitgeber oder Ausgleichskassen automatisch zugestellt.

Zurzeit laufen ausserdem Vorbereitungen, um eine neue AHV-Nummer einzuführen. Es ist vorgesehen, dass die neue Nummer, in der Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV), in der Invalidenversicherung (IV) und in der Erwerbsersatzordnung (EO), schrittweise

ab 1. Juli 2008 angewendet wird. Die heutige AHV-Nummer wird durch die neue, dreizehnstellige Nummer ersetzt. Die alte Nummer bleibt gespeichert und in der AHV-Register mit der neuen verbunden. Durch diesen Wechsel gehen keine Daten verloren. Die heute gültige AHV-Nummer wird seit der Einführung der AHV im Jahr 1948 verwendet. Anfangs bestand die Nummer aus acht oder zehn Stellen. Zum 1. April 1972 wurde die Nummer auf elf Stellen erweitert.

Der Versicherungsnachweis ist eine weitere Neuheit. Er bestätigt dem Arbeitnehmer, dass er von seinem Arbeitgeber bei der zuständigen Ausgleichskasse angemeldet wurde. So hat der Arbeitnehmer die Gewissheit, dass die ausstellende Kasse nunmehr sein individuelles AHV-Konto führt. Der Versicherungsnachweis ersetzt gewissermassen den Stempel auf der alten AHV-Karte.

Anstehende Sanierungsarbeiten

Mit der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt und der Vervollendung des Radwegs werden auch die Schlossstrasse und der Vorplatz bei der Sennhütte saniert. Bei der Schlossstrasse haben sich die westlichen Strassenabschlüsse gesenkt, und

der Belag weist Flickstellen auf. Es ist vorgesehen, die Abschlüsse neu zu versetzen, die Senkungen auszugleichen und die Kofferung sauber und in hinreichender Stärke zu erstellen. Die Sennhütte verliert ihre Zufahrt auf der Dorfstrasse und wird über den Carparkplatz bei der Stationsstrasse erschlossen. Die neue Zufahrt wird durch den Kanton finanziert. Die Gemeinde hat für die Sanierung der Schlossstrasse und des Vorplatzes inklusive Instandstellung der Platzentwässerung bei der Sennhütte rund 50'000 Franken aufzuwenden.

Ferner hat der Gemeinderat...

- für das Dorrfäsch Im Hof eine Defizitgarantie von 20'000 Franken gesprochen;
- für die Kontrolle von Schiebern bei der Wasserversorgung einen Kredit von 10'000 Franken bewilligt;
- der Stadt Uster zur Durchführung der Uster Arena 08 einen Beitrag von 2'000 Franken überwiesen;
- für die Qualitätssicherung an der Musikschule Uster Greifensee (MSUG) einen Kredit von 3'350 Franken bewilligt;
- für die Umlegung der Hauptwasserleitung auf dem Sagi-Areal einen Kredit von 30'000 Franken bewilligt. (mitg)

Uster «Pro Unterführung Winterthurerstrasse»

Initiative zum Dritten

Über 2000 Unterschriften hat das Komitee Pro Unterführung Winterthurerstrasse für sein Anliegen gesammelt. Gestern wurde die Initiative dem Stadtrat überreicht. Nicht zum ersten Mal.

Fast vollständig hatte sich das Initiativkomitee Pro Unterführung Winterthurerstrasse gestern am frühen Abend vor dem Stadthaus versammelt. Mehr als 2'000 Unterschriften – über dreimal so viele wie für eine Initiative notwendig – haben die Initianten innerhalb von zwei Monaten gesammelt und Bauvorbereitungen übergeben.

Geschätzte Kosten 10,7 Millionen

Es ist nicht das erste Mal, dass mit einer Initiative eine Unterführung an der Winterthurerstrasse gefordert wird. Vor bald zehn Jahren wurde das Anliegen zum ersten Mal vor den Stadtrat gebracht, im Juli 2004 folgte die zweite Initiative. «Damals hatten wir von der Stadt einen Kredit von rund 7 Millionen gefor-

dert», meint Initiant Paul Stopper. Dieses Mal habe man den Initiativtext offener formuliert. Das Komitee beauftragt die Stadt darin, mit Kanton und SBB ein Projekt für eine Unterführung auszuarbeiten. Um sich ein Bild zu machen, hat das Komitee bereits auf eigene Kosten eine Projektstudie in Auftrag gegeben. Darin werden die Kosten einer Unterführung mit zwei Fahrbahnen und je einem kombinierten Rad- und Gehweg auf 10,7 Millionen Franken geschätzt.

Volksabstimmung in zwei Jahren?

In den kommenden Monaten wird der Stadtrat die Rechtsmässigkeit der Initiative abklären. Ist diese gegeben, muss er innerhalb von eineinhalb Jahren dem Gemeinderat einen Bericht liefern und einen Antrag stellen. Der Gemeinderat entscheidet, ob eine Vorlage ausgearbeitet werden soll. Lehnt er dies ab, so kommt es zu einer Volksabstimmung. Im Zeitplan berücksichtigt werden muss jedoch auch die neue Gemeindeordnung der Stadt Uster. Diese sieht vor, dass Volksinitiativen innerhalb von 24 Monaten nach Einreichung zur Volksabstimmung gebracht werden müssen. (uey)

Ein ziemlich langer Bahnübergang für Uster

Gewagter Antrag der Regierung für die Finanzierung einer Strasse

Die neue Strasse Uster West soll mit einem Kredit aus dem Jahr 1981 finanziert werden. Bei der damaligen Volksabstimmung war von einem solchen Vorhaben allerdings noch nicht die Rede.

sho. Die neue Verbindung von der Ausfahrt Uster West der Oberlandautobahn bis zur geplanten Überführung über die Bahngleise bei Werrikon am Westrand von Uster ist aus verschiedenen Gründen umstritten. Vor allem, weil sie unmittelbar an einem Flachmoor vorbeiführt. Und es gibt nicht nur Anwohner, die entlastet würden; andere wären stärker dem Verkehr ausgesetzt. Aber auch die vorgesehene Finanzierung wird zu reden geben. Die Regierung will, wie sie bereits Anfang Jahr angekündigt und nun mit ihrem Antrag an das Parlament bestätigt hat, auf einen nicht ausgeschöpften Kredit aus dem Jahr 1981 zurückgreifen. Am 5. April jenes Jahres bewilligten die Stimmberechtigten des Kantons 38,6 Millionen Franken für die Aufhebung von Niveauübergängen an der Bahnlinie zwischen Wallisellen und Uster.

Schlummernder Kredit

In Werrikon kreuzen sich noch heute Strasse und Bahn auf gleichem Niveau. Damals war eine Unterführung geplant, die sich dann nicht realisieren liess. Mit der Strasse Uster West ist nun vorgesehen, den Bahnübergang durch einen Viadukt zu ersetzen. Dass dafür ein 27-jähriger Kredit herangezogen wird, erscheint je nach Blickwinkel kreativ oder abenteuerlich. Die 1,5 Kilometer lange neue Strasse wird gewissermassen zum erweiterten Bahnübergang.

Wer in den vergilbten Erläuterungen zum Urnengang vom 5. April 1981 blättert, wie das diesen Frühling auch mehrere Verfasser von Einwendungen gegen das Vorprojekt von Uster West getan haben, kann nachlesen, die Aufhebung der Niveauübergänge solle «im Gleichtakt mit den Arbeiten an den Bahnanlagen» erfolgen. Das Ziel sei, Störfaktoren für den Bahnbetrieb auszuschalten, die Krediterteilung sei dringlich, damit beim Bau der Doppelspur Wallisellen–Uster keine Verzögerungen einträten. Diese besteht seit 1985.

Von einer neuen Strasse im Westen von Uster war damals nicht die Rede. Dass sie heute das 1981 gesprochene Geld beanspruchen will, begründet die Regierung mit einem Entscheid der kantonsrätlichen Finanzkommission von 1999. Diese hatte die Aufhebung des Kredits abgelehnt, da der mit ihm verfolgte Zweck noch nicht erreicht sei. Hingegen verschweigt die Regierung, dass zu Beginn der achtziger Jahre die Oberlandautobahn noch weit entfernt war. Der Bahnübergang bei Werrikon lag damals an der Hauptverkehrsachse. Im Antrag heisst es dazu, mit der Eröffnung der Autobahnausfahrt Uster West habe der Verkehr weiter zugenommen. In Werrikon hat die Oberlandautobahn den Verkehr jedoch im Gegenteil stark reduziert.

Segensreiche Teuerung

Dafür weiss man jetzt, wie sich Geld, bleibt es nur lange genug liegen, vermehren kann. Vom einstigen Kredit über 38,6 Millionen Franken wurden 25,6 Millionen für andere Bahnübergänge aufgebraucht. Der Rest hat sich mit der seither aufgelaufenen Teuerung von 102 Prozent auf 26 Millionen verdoppelt. Genug, um nun die 23 Millionen Franken teure Strasse Uster West zu finanzieren. Heute stört nicht der Strassenverkehr die Bahn, es ist eher umgekehrt. 1981 schrieb die Regierung, bei Einführung eines Betriebs nach S-Bahn-Normen auf der Doppelspur Uster–Wallisellen seien die Übergänge während 5 von 19 Betriebsstunden gesperrt. Heute sind die Schranken bei Werrikon bis 45 Minuten lang pro Stunde geschlossen.

Neue Strasse in Uster zum Nulltarif – die Regierung gibt sich erfinderisch

Ein Strassenprojekt, aber kein Kreditantrag. Der Kantonsrat soll eine unorthodoxe Art der Finanzierung absegnen.

Von **Heinz Girschweiler**

Zürich/Uster. – 23 Millionen Franken kostet eine neue Bahnüberführung in Uster, die der Regierungsrat bauen möchte. Das Geld dafür liege seit mittlerweile 27 Jahren bereit, betont er. Die Regierung hat dem Kantonsrat ihren Antrag zugestellt. Er befasst sich vorab mit der Finanzierung.

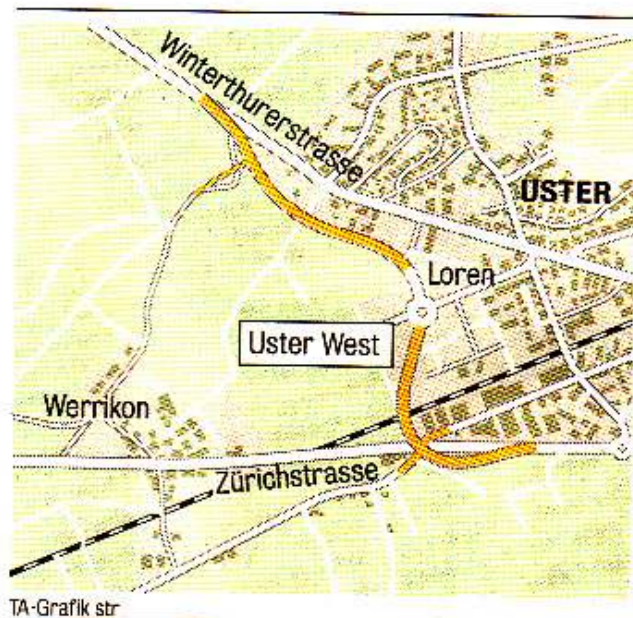
Der Regierungsrat will eine Strasse bauen, verlangt dafür aber kein Geld. Der Kantonsrat muss nur sein Einverständnis zum vorgesehenen Finanzierungsmodell geben. Und dieses funktioniert wie folgt: 1981 – also vor 27 Jahren – bewilligten die Zürcher Stimmberechtigten 38,6 Millionen Franken für den Ersatz mehrerer Niveauübergänge an der künftig doppelspurigen Bahnlinie zwischen Wallisellen und Uster. Eines der geplanten Bauwerke – die

Unterführung an der Hauptstrasse in Werrikon bei Uster – ist bis heute nie gebaut worden. Wichtige nur knapp unter der Terrainoberfläche fließende Grundwasserströme machten das Vorhaben unmöglich. Jetzt sollen es eine Überführung in der Nähe, eine Strasse von 1,5 Kilometer Länge durch das neue Mischquartier Loren und ein neues Verkehrsregime richten. Alles zusammen kostet rund 23 Millionen Franken.

Von den ursprünglichen 38,6 Millionen Franken des Rahmenkredites sind für andere Bauwerke 25,6 Millionen Franken bis heute ausgegeben worden. Somit liegen gemäss Regierungsrat noch 13 Millionen Franken im Topf. Weil die Bauteuerung seit 1980 in der Sparte Überführungsbauwerke 102 Prozent betrage, verdopple sich das errechnete Guthaben auf 26 Millionen Franken, rechnet die Regierung vor. Womit die Kosten für die neue Strasse nach ihrer Meinung gedeckt sind.

Konkurrenz durch Volksinitiative

Der Nebeneffekt der unkonventionellen Finanzierung: Die Strasse unterliegt nicht dem fakultativen Referendum, die Regierung muss also kein Volksnein zum Strassenprojekt riskieren. Dies ist umso bedeutender, als die neue Strasse in Uster selber umstritten ist. Sie steht in Konkurrenz zur dritten Auflage einer Initiative für eine Unterführung Winterthurerstrasse. Ein lokales Komitee deponiert die Unterschriften für sein Anliegen just in der kommenden Woche im Stadthaus Uster. Im ersten Anlauf scheiterte das Begehren im Jahr 2000 klar, im zweiten 2005 nur noch knapp. Sie soll nur rund die Hälfte von Uster West kosten. In Uster dauert das Ringen um eine zusätzliche niveaufreie Bahnquerung seit Jahrzehnten. Bis heute gibt es nur eine einzige Bahnunterführung. Und hohe Lastwagen können sie nicht benützen.



TA-Grafik str

Altes Geld für die neue Strasse Uster West

Der Kantonsrat soll 23 Millionen Franken für die neue Verbindungsstrasse Uster West freigeben. Das beantragt der Regierungsrat.

Von **Heinz Girschweiler**

Zürich/Uster. – Der Regierungsrat will keine Volksabstimmung über die neue Verbindungsstrasse Uster West durch das Quartier Loren riskieren. Dies ist zwar schon seit Anfang Jahr klar. Jetzt aber hats der Kantonsrat als Bewilligungsbehörde auch schriftlich. 23 Millionen Franken soll das Kantonsparlament für den Bau der 1,56 Kilometer langen Strasse freigeben. «Dieser Beschluss untersteht nicht dem fakultativen Referendum», heisst es in seinem Antrag, den er gestern Donnerstag veröffentlicht hat.

Rest aus Rahmenkredit aufbrauchen

Eigentlich können im Kanton Zürich Strassenbauprojekte mit Kosten von mehr als sechs Millionen Franken mit einem Referendum an die Urne gebracht werden. Dies ist eine Folge der Initiative «Demokratie auch im Strassenbau» aus den Jahr 1973. Für die neue Strasse in Uster aber soll diese nicht zum Zuge kommen, weil das Zürcher Volk 1981 einen Rahmenkredit von 38,6 Millionen Franken bewilligt hat.

Dieser war dafür bestimmt, zwischen Wallisellen und Uster beim Ausbau der Bahnlinie auf Doppelspur verschiedene Bahnübergänge aufzuheben. Dazu gehörte auch der Bahnübergang Zürichstrasse in Werrikon. Eine Unterführung sollte ihn ersetzen. Weil diese Lösung wegen der schwierigen Grundwasserverhältnisse unmöglich war, wurde der Bahnübergang bis heute nicht aufgehoben. Jetzt soll die neue Strasse Uster West mit einer Überführung die Funktion der einst geplanten Unterführung übernehmen.

Noch 26 Millionen Franken im Topf

In seinem Antrag an den Kantonsrat präsentiert der Regierungsrat seine Finanzierungsidee im Detail: Von den seinerzeitigen 38,6 Millionen Franken im Rahmenkredit sind bis heute 25,6 Millionen Franken ausgegeben worden. Demnach weise der Fonds noch einen Bestand von knapp 13 Millionen Franken aus. Hinzu kommen wegen der Bauteuerung von 102 Prozent für Strassenüberführungen seit 1980 weitere 13,2 Millionen Franken. Somit stehen für Uster West gemäss Rechnung der Regierung heute gut 26 Millionen Franken aus dem ursprünglichen Rahmenkredit zur Verfügung.

An die Gesamtkosten von 23 Millionen Franken für das Bauwerk soll die Stadt Uster 1,3 Millionen Franken beisteuern – 400 000 Franken für die neue Radwegverbindung und 900 000 Franken für den Rückbau der Zürichstrasse in Werrikon.

Für dieses Vorgehen bei der Finanzierung hat sich der Regierungsrat schon 1999 die Rückendeckung der Finanzkommission des Kantonsrates geholt. Der Bahnübergang Werrikon sei nie ersetzt worden, aber die Regierung wolle weiter eine Lösung suchen. Deshalb solle der Rahmenkredit für dieses letzte Bauwerk bestehen bleiben und nicht gekürzt werden, befand damals die kantonsrätliche Kommission. Jetzt muss der Gesamtrat dieses Vorgehen bewilligen. Tut er es, dann kann die Strasse gebaut werden, sofern dafür keine baurechtlichen Hürden mehr bestehen. Anfang April ist das Vorprojekt aufgelegt worden (siehe Kasten). Es wird auf Grund der eingegangenen Einwendungen bis im Herbst nochmals überarbeitet. Liegt dann das definitive Projekt auf, sind Einsprachen möglich, die dann von der Baurekurskommission und allenfalls vom Ver-

waltungs- und vom Bundesgericht beurteilt werden müssen.

Mit Widerstand ist zu rechnen

Ganz schlank wird das Geschäft im Kantonsrat nicht über die Bühne gehen. Die beiden grünliberalen Kantonsräte Benno Scherrer (Uster) und Thomas Maier (Dübendorf) haben in einer Interpellation Vorbehalte gegenüber der Finanzierung vorgebracht. Die Grünen und die Ustermer Initianten für eine Unterführung Winterthurerstrasse sowie der lokale Landesring möchten, dass die Überführung Uster West und die Unterführung Winterthurerstrasse einander gegenüber gestellt werden. Die Ustermer haben die Forderung nach einer Unterführung Winterthurerstrasse schon zweimal abgelehnt, das letzte Mal allerdings nur knapp.

Werriker Strasse wird verbreitert

Die geplante Strasse Uster West besteht aus einem Viadukt von der Zürichstrasse ins Wohn- und Gewerbegebiet Loren und aus der Verlängerung der Strasse bis zur Winterthurerstrasse in der Brandschänke. Hinzu kommen Anpassungen an der Tumiger Strasse (neuer Anschluss an die Ackerstrasse in Uster) sowie neue Rad- und Gehwegführungen. Ein wichtiger Bestandteil

des Konzeptes ist die Aufklassierung der Werriker Strasse. Sie soll zur Staatsstrasse werden und künftig den Verkehr zwischen Nänikon, Werrikon und Uster aufnehmen. Wie aus dem Antrag des Regierungsrates ersichtlich ist, soll sie von «rund 5,5 Meter» auf 6 Meter verbreitert werden. Die Zürichstrasse in Werrikon wird zurückgebaut und der Bahnübergang geschlossen. (hgi)

Uster : 14. Juni 2008

Regierung will Geld für Loren

Der Regierungsrat hat an seiner Sitzung vom Dienstag vergangener Woche den Antrag für den Kredit zur Finanzierung der Strasse Uster West verabschiedet, wie er mitteilt. Wie Anfang Jahr bekannt gegeben, will er das Grossprojekt im Gebiet Loren am Westrand von Uster mit Geld aus dem Rahmenkredit für die Aufhebung von Bahnübergängen mit Barrieren zwischen Wallisellen und Uster finanzieren. Denn beim Bau von Uster West soll auch der Bahnübergang Werrikon aufgehoben werden (wir berichteten).

Dieser Rahmenkredit war an einer Volksabstimmung im Jahr 1981 mit einer satten Dreiviertelmehrheit Ja-Stimmen angenommen worden. Zweck der Aufhebung von so genannten Niveauübergängen war damals die Erhöhung der Sicherheit gewesen. Konkret will die Regierung für Uster West nun 23 Millionen Franken aus dem entsprechenden Fonds von seinerzeit bewilligten 38,6 Millionen Franken entnehmen.

Neben der vorgesehenen Art der Finanzierung besteht die fünfseitige Weisung zuhanden des Kantonsrates aus der Erläuterung des Vorhabens. Dabei handelt es sich um das Vorprojekt, das bereits im April kommuniziert worden war, zum Beginn der öffentlichen Auflage, die über zwei Dutzend Einwendungen gezeitigt hatte (wir berichteten).

Brisanz hat die Beantragung des Kredits, weil zwei Tage vor dem Regierungsratsbeschluss eine Anfrage an den Regierungsrat eingereicht worden war. Darin fragen sich die beiden grünliberalen Kantonsräteeinerseits, ob die Finanzierung von Uster West gesichert sei, und andererseits, ob eine Verwendung des fraglichen Fonds rechtens sei (Ausgabe vom Dienstag). (bk)

Uster Der Stadtrat hat vom öffentlich aufgelegten Vorprojekt «Uster West» zustimmend Kenntnis genommen

Vorprojekt «Uster West» wird begrüsst

Der Stadtrat ist erfreut, dass im langwierigen Planungsprozess um «Uster West» nun Licht am Ende des Tunnels in Sicht ist. Höchste Priorität habe nun eine schnelle bauliche Umsetzung.

Der Stadtrat Uster beurteilt das aufgelegte Vorprojekt «Uster West» positiv, wie er in einer aktuellen Medienmitteilung schreibt. Er stelle mit Genugtuung fest, dass damit nicht nur eine neue städtische Strasse für die Verbesserung des Nord-Süd-Verkehrs erstellt werde, sondern dass mit den umfangreichen flankierenden Massnahmen auch die kantonalen Naturschutzgebiete Glattent und Werrikeriet nachhaltig aufgewertet würden.

Mit Bezug auf die breit angelegte Variantenuntersuchung im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung will der Stadtrat an der gewählten Linienführung von «Uster West» mit der Brücke über die S-Bahn-Linie festhalten. Er ist davon überzeugt, dass die Lösung insgesamt der Nachhaltigkeit am besten gerecht wird. Das Projekt war in enger Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der Stadt und den betroffenen kantonalen Amtsstellen entstanden. Im März 2008 unterbreitete die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich dem Stadtrat das Vorprojekt samt Umweltverträglichkeitsbericht.

Das Vorprojekt in Abschnitten

Der Abschnitt Winterthurerstrasse bis Lorenplatz ist die logische Fortsetzung des heute bereits gebauten Strassenabschnittes «Uster West» in der Loren. Die Fahrspuren sind getrennt. Der Anschluss an die Winterthurerstrasse und die Fortsetzung Richtung Autobahn erfolgt auf der Höhe der Schattenackerstrasse. Die Werrikerstrasse wird rechtwinklig mit einer neuen Linienführung an «Uster West» angeschlossen. Damit kann auch das ungeliebte Linksabbiegeverbot Richtung Werriker aufgehoben werden. Als flankierende Massnahme wird der Abschnitt der bestehenden Winterthurerstrasse zwischen der Schattenackerstrasse und der Einmündung des Brandschänkweges in die Winterthurerstrasse aufgehoben und renaturiert.

Der Abschnitt vom Lorenkreis bis zur Zürichstrasse wird mit einer Brücke über die Bahnlinie gebaut. Damit kann endlich der Bahnübergang Winterthurerstrasse entlastet werden. Bei der Ge-



Die Strasse «Uster West» soll den Bahnübergang Winterthurerstrasse entlasten, den Nord-Süd-Verkehr verflüssigen und das Gebiet Loren optimal erschliessen. (Re)

staltung mit Doppelstützen in V-Form wurden insbesondere auch städtebauliche Aspekte berücksichtigt. Das Überführungsbauwerk schliesst an die Zürichstrasse an. Die Tumigerstrasse führt neu unter der Überführung in die Ackerstrasse. Mit verkehrsleitenden Massnahmen (Signalisation im westlichen Teilstück) wird der zusätzliche Verkehr auf der Ackerstrasse von den Wohnbauten im östlichen Abschnitt (Tempo 30) abgehalten, somit wird dieses Wohngebiet verkehrsberuhigt.

Höhere Wohnqualität in Werrikeron

Neu wird der Verkehr von der Zürichstrasse aus Richtung Nänikon über die Werrikerstrasse geführt. Diese wird grösstenteils innerhalb der bestehenden Strassengrenzen instand gestellt und leicht verschoben in die Winterthurerstrasse geführt. Werrikeron wird mit der Aufhebung des Bahnübergangs Zürichstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet. Der Anschluss an Uster für die Werriker bleibt mit dem Bahnübergang Böschstrasse gewährleistet. Die Zürichstrasse wird im schutzwürdigen Ortsbild neu gestaltet und der Bereich des heutigen Bahnübergangs renaturiert. Bestehende bleiben eine etwa fünf Meter breite Strasse im Mischverkehr mit Kehrlplatz sowie eine Fortsetzung als Radweg mit direktem Anschluss an den Bahnweg.

«Das Projekt kann unter Berücksichtigung der vorgesehenen Massnahmen in Übereinstimmung mit der Umweltgesetzgebung realisiert werden.»

Reklame

**Jetzt 5%
Vorzugszins**

Mit dem Sparkonto 18
bis 2'000 Franken.
044 777 0 777

Kommen Sie einfach bei uns vorbei.
In Uster und Dübendorf.
www.bsau.clientis.ch

**Clientis
Bezirksparkasse Uster**

Dies ist der Kernsatz des Umweltverträglichkeitsberichtes. Es werden umfangreiche naturschutzgerechte Ergänzungsmassnahmen zwischen «Uster West» und dem angrenzenden Naturschutzgebiet Glattent- und Werrikeriet erbracht. Auch ist eine Neuführung des Rietweges mit neuer Beobachtungsplattform vorgesehen.

Die Bruttokosten für die neue Strasse veranschlagt der Kanton auf 23 Millionen Franken. Darin enthalten sind 800'000 Franken für die neue Rad-/Gehweg-Verbindung von der Ackerstrasse bis zum Bahnweg samt neuem Bahnübergang mittels Barrierenanlage. So

kann der bestehende Radwegübergang eingangs Werrikeron aufgehoben und die abklassierte Zürichstrasse in Werrikeron scheidungsverträglich gestaltet werden. Die Kosten für diese Massnahmen belaufen sich auf 900'000 Franken. Neu geht die Werrikerstrasse ins Eigentum des Kantons über. Die Kosten für die Instandstellung dieser Strasse werden mit 1,1 Millionen Franken veranschlagt.

Negative Entwicklung vermeiden

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass dieses Strassenprojekt von der Bevölkerung je nach Betroffenheit unterschiedlich beurteilt wird. Mit der allgemeinen Verkehrszunahme auf Stadtgebiet ist auch auf der Sonnenbergstrasse Mehrverkehr zu erwarten. Um dieser unvorteilhaften Entwicklung gerecht zu werden, stehen zwei Massnahmen im Vordergrund: Erstens soll der Kanton die Fortführung der Wilstrasse Richtung Riedikon im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung überprüfen, und zweitens gilt es seitens der Stadt, im Zusammenhang mit der Sanierung der Sonnenbergstrasse die notwendigen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und -beruhigung umzusetzen.

Der Stadtrat legt im Weiteren Wert darauf, dass die Verkehrswege im urbanen Stadtraum mit den Frei- und Fussgängerflächen vernetzt bleiben. Insgesamt wird dadurch dem Ziel einer hohen Wohn- und Lebensqualität Rechnung getragen. Betreffend Lärmschutz

bedeutet dies, dass grundsätzlich auf Lärmschutzwände verzichtet wird und die Zielwerte mit anderen Massnahmen erreicht werden sollen.

Anlässlich der öffentlichen Auflage des Vorprojekts «Uster West» hinterfragten unterschiedliche Interessengruppen erneut die Linienführung. Eine breit angelegte Variantenuntersuchung zeigte bei der Zweckmässigkeitsbeurteilung indessen deutlich, dass die gewählte Strassenführung den höchsten Gesamtnutzen erzeugt. Eine nochmalige Verschiebung oder ein Abbau von Teilelementen der Strasse lehnt der Stadtrat entschieden ab.

Umsetzung so schnell wie möglich

Die Strasse «Uster West» mit der Brücke über die S-Bahn entlastet den Bahnübergang Winterthurerstrasse, verflüssigt den Nord-Süd-Verkehr und erschliesst das Gebiet Loren optimal. Damit erbringt sich eine Unterführung des Bahnübergangs Winterthurerstrasse. Der Ortsteil Werrikeron gewinnt an Wohn- und Lebensqualität. Die begleitenden Umweltschutzmassnahmen werden das Werrikeron und das Glattent deutlich auf. Weitere wirkungsvolle Massnahmen halten allfälligen Mehrverkehr von Wohngebieten an der Acker- und der Sonnenbergstrasse ab und erhöhen dort die Verkehrssicherheit. Der Stadtrat erwartet eine möglichst schnelle Krediterteilung durch den Kantonsrat, damit die Strasse «Uster West» bald gebaut werden kann. (mitg)

Greifensee AHV-Nummer hat bald 13 anstatt wie bisher 11 Stellen

Aus für den grauen AHV-Ausweis

Den AHV-Ausweis gibts bald im Kreditkartenformat.

Ausserdem soll eine neue, dreizehnstellige AHV-Nummer eingeführt werden.

Die heutige graue AHV-Karte wird durch einen neuen AHV-Ausweis ersetzt, wie der Gemeinderat mitteilt. Der neue Ausweis wird in der Regel nur einmal ausgestellt und hat die Grösse einer Kreditkarte. Nebst diesem praktischen Vorteil trägt er ausserdem den aktuellen Anforderungen des Datenschutzes Rechnung, indem der neue AHV-Ausweis nur noch den Namen, den Vornamen, das Geburtsdatum und die AHV-Nummer des Versicherten enthält. Der neue Ausweis wird den Versicherten durch die Arbeitgeber oder Ausgleichskassen automatisch zugestellt.

Zurzeit laufen ausserdem Vorbereitungen, um eine neue AHV-Nummer einzuführen. Es ist vorgesehen, dass die neue Nummer, in der Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV), in der Invalidenversicherung (IV) und in der Erwerbsersatzordnung (EO), schrittweise

ab 1. Juli 2008 angewendet wird. Die heutige AHV-Nummer wird durch die neue, dreizehnstellige Nummer ersetzt. Die alte Nummer bleibt gespeichert und in der AHV-Register mit der neuen verbunden. Durch diesen Wechsel gehen keine Daten verloren. Die heute gültige AHV-Nummer wird seit der Einführung der AHV im Jahr 1948 verwendet. Anfangs bestand die Nummer aus acht oder zehn Stellen. Zum 1. April 1972 wurde die Nummer auf elf Stellen erweitert.

Der Versicherungsnachweis ist eine weitere Neuheit. Er bestätigt dem Arbeitnehmer, dass er von seinem Arbeitgeber bei der zuständigen Ausgleichskasse angemeldet wurde. So hat der Arbeitnehmer die Gewissheit, dass die ausstellende Kasse nunmehr sein individuelles AHV-Konto führt. Der Versicherungsnachweis ersetzt gewissermassen den Stempel auf der alten AHV-Karte.

Anstehende Sanierungsarbeiten

Mit der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt und der Vervollendung des Radwegs werden auch die Schlossstrasse und der Vorplatz bei der Sennhütte saniert. Bei der Schlossstrasse haben sich die westlichen Strassenabschlüsse gesenkt, und

der Belag weist Flickstellen auf. Es ist vorgesehen, die Abschlüsse neu zu versetzen, die Senkungen auszugleichen und die Kofferung sauber und in hinreichender Stärke zu erstellen. Die Sennhütte verliert ihre Zufahrt auf der Dorfstrasse und wird über den Carparkplatz bei der Stationsstrasse erschlossen. Die neue Zufahrt wird durch den Kanton finanziert. Die Gemeinde hat für die Sanierung der Schlossstrasse und des Vorplatzes inklusive Instandstellung der Platzentwässerung bei der Sennhütte rund 50'000 Franken aufzuwenden.

Ferner hat der Gemeinderat...

- für das Dorfflächt Im Hof eine Defizitgarantie von 20'000 Franken gesprochen;
- für die Kontrolle von Schiebern bei der Wasserversorgung einen Kredit von 10'000 Franken bewilligt;
- der Stadt Uster zur Durchführung der Uster Arena 08 einen Beitrag von 2'000 Franken überwiesen;
- für die Qualitätssicherung an der Musikschule Uster Greifensee (MSUG) einen Kredit von 3350 Franken bewilligt;
- für die Umlegung der Hauptwasserleitung auf dem Sagi-Areal einen Kredit von 30'000 Franken bewilligt. (mitg)

Uster «Pro Unterführung Winterthurerstrasse»

Initiative zum Dritten

Über 2000 Unterschriften hat das Komitee Pro Unterführung Winterthurerstrasse für sein Anliegen gesammelt. Gestern wurde die Initiative dem Stadtrat überreicht. Nicht zum ersten Mal.

Fast vollständig hatte sich das Initiativkomitee Pro Unterführung Winterthurerstrasse gestern am frühen Abend vor dem Stadthaus versammelt. Mehr als 2000 Unterschriften – über dreimal so viele wie für eine Initiative notwendig – haben die Initianten innerhalb von zwei Monaten gesammelt und Bauvorgesand Thomas Kübler übergeben.

Geschätzte Kosten 10,7 Millionen

Es ist nicht das erste Mal, dass mit einer Initiative eine Unterführung an der Winterthurerstrasse gefordert wird. Vor bald zehn Jahren wurde das Anliegen zum ersten Mal vor den Stadtrat gebracht, im Juli 2004 folgte die zweite Initiative. «Damals hatten wir von der Stadt einen Kredit von rund 7 Millionen gefor-

dert», meint Initiant Paul Stopper. Dieses Mal habe man den Initiativtext offener formuliert. Das Komitee beauftragt die Stadt darin, mit Kanton und SBB ein Projekt für eine Unterführung auszuarbeiten. Um sich ein Bild zu machen, hat das Komitee bereits auf eigene Kosten eine Projektstudie in Auftrag gegeben. Darin werden die Kosten einer Unterführung mit zwei Fahrbahnen und je einem kombinierten Rad- und Gehweg auf 10,7 Millionen Franken geschätzt.

Volksabstimmung in zwei Jahren?

In den kommenden Monaten wird der Stadtrat die Rechtsmässigkeit der Initiative abklären. Ist diese gegeben, muss er innerhalb von eineinhalb Jahren dem Gemeinderat einen Bericht liefern und einen Antrag stellen. Der Gemeinderat entscheidet, ob eine Vorlage ausgearbeitet werden soll. Lehnt er dies ab, so kommt es zu einer Volksabstimmung. Im Zeitplan berücksichtigt werden muss jedoch auch die neue Gemeindeordnung der Stadt Uster. Diese sieht vor, dass Volksinitiativen innerhalb von 24 Monaten nach Einreichung zur Volksabstimmung gebracht werden müssen. (uey)

Die Strasse Uster West verhindern

Verein Lebensqualität Uster West wehrt sich

Der Verein Lebensqualität Uster West teilt die Ansicht des Stadtrats, dass das Strassenbauprojekt Uster West in Uster zu einer «unvorteilhaften Entwicklung» führen werde.

Der neu gegründete Verein Lebensqualität Uster West hält die «überhastete» Realisierung der Strasse Uster West «sowohl aus verkehrstechnischen Gründen als auch aus Aspekten der Siedlungsentwicklung für falsch», wie einer Mitteilung des Vereins zu entnehmen ist.

Aus Sicht Vereins entspricht das nun in die kantonsrätliche Debatte gehende Strassenbauprojekt «weder dem Richtplan Verkehr noch dem Volksentscheid aus dem Jahre 1981 zum Rahmenkredit zur dringlichen Sanierung von Niveauübergängen zwischen Uster und Wallisellen». Gemäss Richtplan und den dazu gehörenden Erläuterungen werde die Werrikerstrasse «weder ausgebaut noch durch Mehrverkehr belastet», zitiert der Verein.

Ferner sei im Richtplan festgelegt, dass die Strasse Uster West über ein bestehendes Strassenstück von der Winterthurerstrasse in das Entwicklungsgebiet Loren abzweige. Das aktuell zur Diskussion stehende Projekt missachte beide dieser durch den Kantonsrat festgelegten Vorgaben.

Verein zur Verhinderung des Strassenprojekts

Der Verein Lebensqualität Uster West setzt sich nach eigenen Angaben für die Verhinderung des «unvorteilhaften» Strassenbauprojekts ein. Die Mitglieder des Vereins wehren sich zudem in einem Rekurs mit Einwendung gegen die Einleitung des amtlichen Quartierplanverfahrens der Stadt Uster vom 29. Januar 2008. (zol)

Verein Lebensqualität Uster-West gegründet

S. 67

TA 28.6.08

Uster. - Der neu gegründete Verein Lebensqualität Uster-West spricht sich gegen die geplante Strasse Uster-West aus. Diese soll von der Autobahnausfahrt Uster-West über die Loren in die Zürichstrasse führen. Finanziert werden soll das Bauwerk mit einem alten Kredit aus dem Jahr 1981, welcher dafür vorgesehen war, die Bahnübergänge zwischen Wallisellen und Uster aufzuheben.

Aus Sicht des Vereins entspricht das vorliegende Projekt weder dem Richtplan Verkehr noch dem Volksentscheid aus dem Jahre 1981 zum Rahmenkredit zur Sanierung von Bahnübergängen. Gemäss Richtplan und den dazu gehörenden Erläuterungen werde die Werrikerstrasse «weder ausgebaut noch durch Mehrverkehr belastet», schreibt der Verein in einer Mitteilung. «Jetzt soll dem Stimmvolk gegenüber das sehr teure Strassenbauprojekt als eine Sanierung eines Bahnübergangs verkauft werden, notabene ein Bahnübergang, der seit der Eröffnung der Oberlandautobahn nur noch untergeordnete Bedeutung hat», heisst es weiter.

Der Verein Lebensqualität Uster-West bezeichnet die Realisierung der Strasse Uster-West als überhastet. Er hält sie aus verkehrstechnischen Gründen sowie im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung für falsch. Es handle sich um eine Zwängerei, um das 1981 bewilligte Geld zu verbrauchen und zweckentfremdet einsetzen zu können. (nir)

S
w
be
ka
Gi
da
Ka
ko

mal ein Auge zu.

NZZ 30.6.08 S.12^{bto.}

Anwohner gegen Strasse Uster West. Der vor kurzem gegründete Verein Lebensqualität Uster West kritisiert die geplante Strasse Uster West, über die der Kantonsrat entscheiden wird. Dabei würden Vorgaben im kantonalen Richtplan missachtet. Die neue Strasse werde zur Finanzierung als eine vor langer Zeit bewilligte Sanierung eines Bahnübergangs deklariert, der seit der Eröffnung der Oberlandautobahn nur noch untergeordnete Bedeutung habe, schreibt der Anwohnerverein. Er hält das Vorhaben verkehrstechnisch und unter dem Aspekt der Siedlungsentwicklung für falsch und für eine Zwängerei, um die 1981 bewilligten Gelder zweckentfremdet einsetzen zu können. sho.

Grüne schiessen gegen Uster West

Zwei Anfragen an den Regierungsrat eingereicht

Drei grüne Kantonsrätinnen bombardieren den Zürcher Regierungsrat in zwei Anfragen mit einem Dutzend kritischen Fragen zur geplanten Kantonsstrasse Uster West durch die Loren.

Anfang Juni hatten der grünliberale Kantons- und Gemeinderat Benno Scherrer aus Uster und sein Parteifreund und Kantonsratskollege Thomas Maier aus Dübendorf eine Anfrage an den Regierungsrat eingereicht. Darin hatten sie Zweifel an der Finanzierbarkeit der geplanten Strasse Uster West durch den Kanton angemeldet. Nun doppelt die Grüne Partei mit kritischen Fragen zum selben Thema auf Kantonsebene nach. Die drei Kantonsrätinnen Ornella Ferro aus Uster, Françoise Okopnik aus Zürich und Maria Rohweder-Lischer aus Uetikon am See haben zwei Anfragen eingereicht. Die eine will Näheres über die so genannte Zweckmässigkeitsbeurteilung wissen, die im Zuge der Planung des Bauvorhabens durchgeführt worden war. Die andere äussert Vorbehalte, was die Vereinbarkeit des Projektes Uster West mit dem Schutz des angrenzenden Flachmoors Werriker-/Glattenried angeht.

Gleiches schon kommunal gefragt

Der Inhalt des Vorstosses zur Zweckmässigkeitsbeurteilung kommt einem sehr bekannt vor. Und tatsächlich hat die Ustermer GP-Gemeinderätin Simone Michel Ende Mai gleichlautende Fragen schon dem Ustermer Stadtrat gestellt. Dass zum selben Thema zwei verschiedenen politische Ebenen, in diesem Fall Kanton und Gemeinde, angegangen werden, hat seinen Grund darin, dass Uster West zwar vom Kanton geplant und gebaut wird, dies aber in enger Kooperation mit der Stadt Uster. Bezahlt wird sie vom Kanton alleine.

In der Einleitung zur besagten Anfrage beziehen sich die drei grünen Politikerinnen darauf, dass ein 2004 erstellter Bericht namens «Zweckmässigkeitsbeurteilung» das Projekt Uster-West als beste von zehn geprüften Varianten einer neuen Verkehrsführung am Nordwestrand von Uster auserkoren hatte.

Dessen Eckpfeiler sind das Verbinden der Winterthurerstrasse mit der Zürichstrasse mit der neuen Kantonsstrasse Uster West durch das Gebiet Loren sowie die neue Führung des Verkehrs zwischen Uster und Nänikon beziehungsweise Werrikon über die ausgebaute Werrikerstrasse und damit verbunden die Aufhebung des Barrieren-Bahnübergangs Zürichstrasse in Werrikon.

Dazu legen sie die folgenden acht Fragen vor: - Welche zehn Varianten wurden in die

Zweckmässigkeitsbeurteilung einbezogen? Wie sahen diese aus, und welche Elemente enthielten sie?

- Wurden für die zehn Varianten Verkehrssicherheitsgutachten eingeholt? War die Verkehrssicherheit auf allen betroffenen Strassen auch ein Kriterium der Zweckmässigkeitsbeurteilung?

- Welche Kriterien der Zweckmässigkeitsbeurteilung waren ausschlaggebend dafür, dass die Variante Uster West schliesslich als «Bestvariante» obenaufschwang?

- Wir gehen davon aus, dass eine der Varianten eine Unterführung Winterthurerstrasse war. Welches Projekt wurde dieser Variante zugrunde gelegt? Wie hoch war die Kostenschätzung?

- Wie hoch sind die Kostenschätzungen für die andern neun Varianten, einzeln?

- Wurden für die Unterführung Winterthurerstrasse auch detaillierte Grundwasseruntersuchungen durchgeführt wie bei der «Bestlösung» Uster West? Wie waren die Ergebnisse?

- Die «Zweckmässigkeitsbeurteilung Uster, Uster West und Neue Greifenseestrasse» ist «Synthesebericht». Auf welchen Grundlagen basiert er? Was sind die Aussagen der entsprechenden Grundlagenberichte?

Wird das Flachmoor geschützt?

In der andern Anfrage halten die drei Kantonsrätinnen fest, dass das an die Loren angrenzende Werriker-/Glattenried im Bundesinventar der Flachmoore von nationaler Bedeutung erfasst sei und neben Amphibien und Vögeln auch äusserst seltene Libellen- und Orchideenarten beherberge. Zudem sei das Ried kantonal wie kommunal geschützt.

«Für das Flachmoor Werriker/Glattenried sind vom Kanton bis heute keine hydrologischen Pufferzonen festgesetzt worden. Es ist anzunehmen, dass diese die Strasse im Gebiet Brandschänki berühren. Der Umweltverträglichkeitsbericht ist in dieser Hinsicht nicht aussagekräftig.» Zu diesem Umweltschutzaspekt folgende vier Fragen: - Wie kann der Regierungsrat ohne die Grundlagen eines Pufferzonenperimeters für das Flachmoor Werriker-/Glattenried die gebührende Sorgfalt bei der Planung und Umsetzung des Projektes Uster

West garantieren?

- Sind bereits ein Schutzperimeter und hydrologische Pufferzonen festgelegt? Wenn nein, wie und wann werden solche festgelegt? Und wie werden diese bekannt gemacht?
- Wie beabsichtigt der Regierungsrat bei einer allfälligen Verbreiterung der Werrikerstrasse den Moorschutz einzuhalten? Wie sieht die konkrete Planung aus? (bk)

© Copyright by ZO-Online - 10.07.2008

Fragen zu Uster-West im Kantonsrat

Uster. - Die Ustermer Kantonsrätin Ornella Ferro (Grüne) hat zwei Anfragen zum Strassenprojekt Uster-West an den Regierungsrat eingereicht. Das Strassenprojekt, das die Winterthurerstrasse via Loren mit der Zürichstrasse bei Werrikon verbinden soll, ist umstritten - nicht nur wegen der Finanzierung, die durch einen nicht beanspruchten Geldbetrag eines Projekts aus dem Jahre 1981 erfolgen soll. Ferro macht sich Sorgen wegen der Auswirkungen des Projekts auf das Werriker-/Glattenried. Wie sie in ihrer Anfrage festhält, sei der Umweltverträglichkeitsbericht nicht sehr aussagekräftig, was die Pufferzonen betreffe. Sie will deshalb vom Regierungsrat wissen, wie er ohne die Grundlagen eines Pufferzonenperimeters die gebührende Sorgfalt bei der Planung und Umsetzung des Projekts garantieren wolle. Weiter fragt sie, ob bereits Schutzperimeter und hydrologische Pufferzonen für das Ried festgelegt worden seien. Gefragt wird der Regierungsrat auch, wie er den Moorschutz einhalten wolle, wenn die Werrikerstrasse verbreitert werde.

In der zweiten Anfrage will Ferro Auskunft über Zweckmässigkeitsbeurteilung. Angeblich wurden elf Varianten geprüft. Ferro will wissen, welche Kriterien den Ausschlag für das Projekt Uster-West gegeben hätten. (gau)

Freie Fahrt für Autos, Velofahrer warten

Der Bahnübergang in Werrikon soll für Autos aufgehoben werden. Nicht aber für Fussgänger und Velofahrer. Bei den SBB stösst diese Idee auf wenig Gegenliebe.

Von **Nicole Roos**

Uster. - Die unendliche Geschichte um die geplante neue Kantonsstrasse Uster-West durch das Loren-Quartier im Westen der Stadt Uster ist um ein Kapitel reicher. Es geht um den geplanten Bahnübergang für Velofahrer und Fussgänger. Der Kanton will die Verbindungsstrasse Uster-West mittels einer Überführung über die viel befahrene Bahnlinie Uster-Zürich leiten. Dann soll nach dem Willen des Kantons der Bahnübergang Werrikon aufgehoben werden. Allerdings nicht der gesamte Bahnübergang; derjenige für Velofahrer und Fussgänger soll beibehalten und um etwa 200 Meter in Richtung Uster verschoben werden.

Dies machte Paul Stopper, Präsident des

in Uster noch aktiven Landesring der Unabhängigen (LdU), stutzig. Er wandte sich an die SBB und fragte, was die Bahn vom geplanten Bahnübergang für Velos und Fussgänger halte. Die Antwort der SBB ist deutlich: «Ziel war, keinen neuen Fussgänger- und Veloübergang zu erstellen, beziehungsweise den bestehenden aufzuheben», heisst es im Antwortbrief an Stopper. Sofern der Kanton und die Stadt Uster den Bahnübergang verschieben wollten, würden die SBB das Projekt im üblichen Rahmen beurteilen, heisst es weiter. Othmar Martin, Projektleiter Uster-West beim kantonalen Tiefbauamt, bestätigt, dass die SBB den Bahnübergang nicht gerne sähen. «In der vertieften Bearbeitung des Projekts wird sich eine Lösung finden», gibt sich Martin aber überzeugt.

Eine Verlegenheitslösung?

Für Paul Stopper hingegen ist klar, dass die Verschiebung des Bahnübergangs eine Verlegenheitslösung des Kantons ist. «Mir sind schweizweit keine Bahnübergänge bekannt, die nur teilweise aufgehoben wurden.» Grund für diese Lösung ist laut Stopper die zu schmale Überführung. «Für

ein Trottoir und einen Radstreifen hat es auf dem geplanten Bauwerk aus Kostengründen keinen Platz.» Projektleiter Othmar Martin hingegen kontert, die Überführung sei für Fussgänger und Velofahrer unattraktiv. «Sie müssten einen grossen Umweg machen.»

Velos müssen lange warten

Stopper kritisiert weiter, dass die Barriere in Werrikon bereits jetzt während rund 45 Minuten pro Stunde geschlossen sei. «Wenn die geplante S24 kommt, ist die Schranke noch länger zu.» Für ihn eine groteske Situation: Die Autofahrer hätten dank der Überführung freie Fahrt und die Fussgänger und Velofahrer müssten vor der Barriere warten. «Das ist eine Geringschätzung gegenüber dem Langsamverkehr.» Zudem könne es zu gefährlichen Situationen kommen, wenn Velofahrer wegen der langen Wartezeit auf die schmale Überführung ausweichen würden. Projektleiter Martin glaubt dies nicht: Die Barriere werde ungefähr alle drei Minuten für kurze Zeit geöffnet. So sei es für Velofahrer nicht attraktiv den Umweg über die Überführung zu machen.

Uster West bringt einen neuen Bahnübergang

SD-Gemeinderat Kessler lanciert zwei Anfragen

In zwei Anfragen kritisiert Werner Kessler (SD) den geplanten Bahnübergang mit Barriere für den Velo- und Fussgängerverkehr sowie den Kostenanteil der Stadt an der Kantonsstrasse Uster West.

Beat Kuhn

In der einen Anfrage an den Stadtrat nimmt SD-Gemeinderat Werner Kessler einen Teil des Projekts Uster West ins Visier, der einer breiteren Öffentlichkeit noch gar nicht bekannt ist. Bis jetzt wusste man, dass der Verkehr auf der geplanten Strasse Uster West mit einem Viadukt über das Bahntrasse zur Kreuzung Zürich-/Tumigerstrasse geführt werden soll.

Keine Unterführung in Werrikon

Neu ist nun, dass direkt unter dem Viadukt ein Bahnübergang mit Barriere für Velofahrer und Fussgänger realisiert werden soll, vom Bahnweg auf der nordöstlichen Seite der Geleise zur Ackerstrasse auf der südwestlichen Seite. Wie Werner Kessler dazu auf Anfrage erläuterte, plant der Kanton offenbar, die Fahrradfahrer und Fussgänger - von Uster aus gesehen - dort über die Zürichstrasse zu führen.

Dann sollen sie über die Tumigerstrasse in Richtung Greifensee und dann nach rechts über die Böschstrasse nach Werrikon geleitet werden. Auf der Böschstrasse haben sie dabei neuerlich einen - bereits bestehenden - Barrieren-Bahnübergang zu passieren. Dasselbe neue Verkehrsregime wird natürlich auch für die Radfahrer und Fussgänger aus Richtung Nänikon gelten.

Bisher hatte es immer geheissen, dass für die Radfahrer und Fussgänger beim heutigen Barrieren-Bahnübergang in Werrikon eine Unterführung gebaut werde. Für den motorisierten Verkehr werde der Bahnübergang geschlossen. Er soll in Zukunft von Uster via die Werrikerstrasse - die im Hinblick auf diesen Mehrverkehr ausgebaut werden soll - nach Werrikon und Nänikon geführt werden.

«Ich sehe keinen Sinn darin»

Wie Kessler gegenüber dem ZO/AvU sagte, versteht er nicht, warum der Langsamverkehr erst unter dem Viadukt in Südwestrichtung und dann in Werrikon wieder in Nordostrichtung über die Bahnlinie geführt werden soll. «Ich sehe darin keinen Sinn.»

Befremdend findet es der Schweizer Demokrat zudem, dass ein neuer Bahnübergang mit Barriere gebaut werden solle. Dabei werde die Aufhebung des Bahnübergangs in Werrikon vom Kanton doch damit begründet, dass man so viele Barrieren-Bahnübergänge wie möglich aufheben wolle, weil sie gefährlich seien.

Und das ganze Projekt Uster West soll nach Absicht des Regierungsrates mit Geld aus einem Fonds finanziert werden, der an einer kantonalen Abstimmung von 1981 vom Volk angenommen worden war und dessen Zweck die Aufhebung von Barrieren-Bahnübergängen zwischen Wallisellen und Uster aus Sicherheitsgründen gewesen war ...

1,3 Millionen von Stadt zu zahlen

Der geplante neue Bahnübergang für Radfahrer und Fussgänger - der auch die künftigen grossen Wohngebiete Loren und Eschenbühl miteinander verbinden soll - spielt auch in Werner Kesslers zweiter Anfrage eine Rolle. So veranschlagt der Kanton für diesen Teil des Projekts Uster West - samt Aufhebung des Radwegübergangs Werrikon - Kosten von rund 800'000 Franken. Davon soll die Hälfte, also 400 000 Franken, von der Stadt übernommen werden.

«Im Weiteren», so der Kanton, «kann mit der neuen Strassenführung die Zürichstrasse in Werrikon siedlungsverträglich umgestaltet und zu einer Stadtstrasse rückklassiert werden. Diese Massnahme ist ebenfalls

von kommunalem Interesse und sollte unter Federführung und zu Lasten der Stadt Uster erfolgen.» Die entsprechenden Kosten werden mit rund 900'000 Franken veranschlagt. Damit hätte die Stadt insgesamt 1,3 Millionen Franken an das kantonale Projekt zu zahlen. Dieses Geld ist gemäss Kanton «bis zum Zeitpunkt der Projektfestsetzung durch den Regierungsrat im November 2008 rechtsverbindlich zuzusichern». Das gesamte Projekt Uster West wird gemäss Kanton rund 23 Millionen Franken kosten.

Dazu Werner Kessler in seiner Anfrage: «Bis heute hat sich der Stadtrat in der Öffentlichkeit immer dahingehend geäussert, der Kanton erstelle die Westtangente (Uster West) vollständig auf seine Kosten.» Die Kostenfrage hatte stets eine grosse Rolle gespielt, wenn es um die Forderung nach einer Unterführung an der Winterthurerstrasse gegangen war, die derzeit bereits zum dritten Mal Gegenstand einer Volksinitiative ist. Ein Hauptargument des Stadtrates gegen jenes Vorhaben war und ist der Hinweis, dass jene Unterführung voll von der Stadt Uster zu berappen wäre.

© Copyright by ZO-Online - 19.07.2008

Alter Kredit für Uster-West ist gesetzeskonform

In einer Anfrage wollten zwei Kantonsräte wissen, ob die Nutzung eines alten Kredits für den Bau der Strasse Uster-West rechtens sei. Der Regierungsrat sieht keinen Widerspruch.

Von **Nicole Roos**

Uster. – Für den Bau der Umfahrungsstrasse Uster-West will der Regierungsrat auf einen Rahmenkredit aus dem Jahr 1981 zurückgreifen, den das Volk damals für die Aufhebung der Bahnübergänge auf der Strecke zwischen Wallisellen und Uster genehmigt hatte. Beim Bahnübergang Werrikon konnte vor über 25 Jahren aus verschiedenen Gründen keine mehrheitsfähige Lösung gefunden werden. Darum ist das Geld noch vorhanden.

Die Kantonsräte Benno Scherrer (GLP) und Thomas Meier (GEU) reichten dazu eine Anfrage an den Regierungsrat ein. Sie wollten unter anderem wissen, ob die damalige Zielsetzung des Kredits mit dem heutigen Projekt, nämlich dem Bau der Umfahrungsstrasse Uster-West, überhaupt noch vereinbar sei. Denn das stark umstrittene Projekt Uster-West umfasse deutlich mehr als nur eine Bahnüberführung.

Uster-West entspreche Ziel von 1981

Nun liegt die Antwort des Regierungsrats vor. Dieser ist der Meinung, dass der Bau von Uster-West den Zielen des 27-jährigen Rahmenkredits entspricht. Denn mit Uster-West werde auch der Bahnübergang Werrikon aufgehoben. «Dies ist wesentlicher Bestandteil des Rahmenkredits», heisst es in der Antwort. Denn von den 21,7 Millionen Franken Gesamtkosten entfielen 14 Millionen auf die geplante 300 Meter lange Überführung.

Von den damals bewilligten 38,6 Millionen Franken sind noch 13 Millionen übrig. Das restliche Geld – total 25,6 Millionen – wurde in Dübendorf mit Unterführungen an der Überland- und Usterstrasse sowie für die Verbindungsstrasse Uster-Greifensee-Volketswil ausgegeben. Scherrer und Moser warfen dem Regierungsrat in ihrer Anfrage vor, mit dem alten Rahmenkredit einen referendumsfähigen Beschluss des Kantonsrates zu umgehen. Der Regierungsrat findet jedoch, dass der Kantonsrat über die Verwendung der Mittel befinden könne. «Eine Umgehung des Kantonsrates ist nicht ersichtlich.»

Verfalldatum für alte Kredite?

Die beiden Kantonsräte Moser und Scherrer wollten zudem wissen, ob es üblich sei, dass Rahmenkredite über 25 Jahre liegen blieben. Der Regierungsrat schreibt, dass es einige Kredite gebe, die noch nicht aufgebraucht seien. Der älteste stamme aus dem Jahr 1971. Dies sei aber eher die Ausnahme. Im Fall von Uster-West hätten eine Vielzahl von möglichen Varianten und die unterschiedlichen Interessen der Beteiligten zu einer verhältnismässig langen Planungsdauer geführt.

Eine Art «Verfalldatum» für alte Rahmenkredite will der Regierungsrat nicht einführen, wie es in der Antwort weiter steht. «Es sei nicht zielführend, einmal beschlossene Kredite wieder in Frage zu stellen.» Denn die Beteiligten hätten sich auf ein solches Projekt eingestellt und rechnen mit der Durchführung. Im Falle von Uster-West sei die Finanzkommission des Kantonsrates 1999 zum Schluss gekommen, dass der Rahmenkredit nicht aufgehoben werden könne, da das Vorhaben nicht aufgegeben worden sei.

Uster Der Stadtrat gibt auf alle 22 Fragen in den drei Anfragen von Simone Michel (GP) zu Uster West Antwort

Verteidigung der Strasse durch die Loren

Usters Stadtrat weist alle Anfechtungen der grünen Gemeinderätin Simone Michel gegen Uster West in deren drei Anfragen zurück.

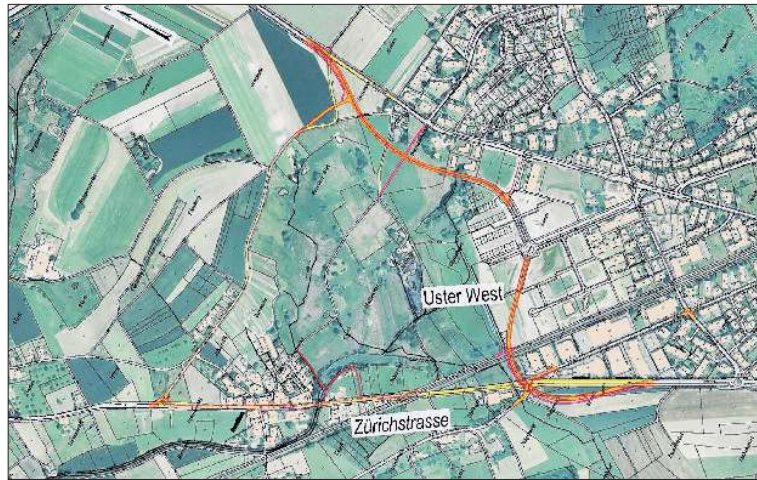
Beat Kuhn

Gleich drei Anfragen mit total 22 Fragen hatte Simone Michel (GP) zum selben Thema gestellt, nämlich zum Projekt Uster West im Gebiet Loren. Der Stadtrat gibt zunächst einmal zu bedenken, dass für Fragen im Zusammenhang mit Kantonsstrassen eigentlich der Kanton zuständig sei. Trotzdem nehme er «im Sinne der Verwaltungsoökonomie» dazu Stellung.

«Äusserst gut positioniert»

In ihrer ersten Anfrage hatte Michel acht Fragen zum Thema Zweckmässigkeitsbeurteilung gestellt. In diesem Zusammenhang beantwortet die Exekutive, Uster West sei im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung als Bestvariante ermittelt worden. «Die anderen Varianten stehen somit nicht mehr zur Diskussion.» Dies sei «klar kommuniziert» worden. Die von Gemeinderätin Michel verlangte öffentliche Auflage gemäss kantonaalem Strassengesetz sei bereits erfolgt. Die Beantwortung dieser Frage erübrige sich somit.

Ausschlaggebend für die Wahl von Uster West sei gewesen, dass die Bedingungen für Mensch, Siedlung und Umwelt sowie der Mitteleinsatz im Vergleich zu den andern Varianten gesamthaft «äusserst gut positioniert» seien. Zur Frage Michels nach den Kosten der zehn untersuchten Varianten beschränkt sich der Stadtrat auf die beiden Sätze: «Beim Mitteleinsatz muss zwei-



Der Ustermer Stadtrat weist die Kritik der grünen Gemeinderätin Simone Michel am Projekt Uster West (rot) zurück. (a)

schen Baukosten, Baulanderwerb und Projektrisiken unterschieden werden. Bei der Bewertung der sechs weiterverfolgten Varianten schnitt Uster West am besten ab.»

Winterthurerstrasse ohne Chance

In der Annahme, dass unter den untersuchten Varianten auch die Unterführung Winterthurerstrasse gewesen wäre, hatte die Parlamentarierin wissen wollen, welches Projekt dieser Variante zugrunde gelegt worden sei und welche Kosten für die Unterführung Winterthurerstrasse gerechnet worden seien. Auch hierzu hält sich die Stadtregierung kurz:

«Die Unterführung Winterthurerstrasse war die Variante WB. Sie überstand die erste Bewertungsphase nicht und wurde zusammen mit vier anderen Varianten nicht mehr weiterverfolgt.» Und weil sie die Vorauswahl der sogenannten sinnvollen Varianten nicht überstanden habe, sei keine Beurteilung der Machbarkeit erfolgt.

Genauerer zur Variante Winterthurerstrasse hatte Michel wissen wollen, weil das Vorhaben einer Unterführung dort immer als Alternative zu Uster West gesehen wird. Derzeit ist bereits eine dritte Volksinitiative in dieser Richtung hängig.

Gemeinderätin Michel hatte sodann wissen wollen, ob unter den zehn geprüften Varianten auch solche gewesen seien, die einen Ausbau von Werriker-, Tumiger- und Böschstrasse vorgesehen hätten. Laut Stadtrat hätte ein Ausbau der Tumigerstrasse aber eine unerwünschte Verkehrszunahme in Greifensee zur Folge gehabt. Und die Variante Böschstrasse habe in der ersten Phase die Hürde «sinnvolle Variante» nicht geschafft.

Landnutzung nicht möglich

In ihrer zweiten Anfrage hatte Simone Michel eine Konkretisierung des

Postens «Erwerb von Grund und Rechten» verlangt, der mit einem Betrag von 360 000 Franken im Kostenvoranschlag verzeichnet ist. Laut Exekutive gliedert sich dieser Posten in die Punkte «Verbindung Winterthurerstrasse bis Lorenplatz und Rückbau Winterthurerstrasse: 300 000 Franken», «Instandsetzung Werrikerstrasse: 20 000 Franken» sowie «Massnahmen Natur und Landschaft: 40 000 Franken».

Weiter hatte Michel wissen wollen, ob es zutrefte, dass die Flächen im Quartierplan Loren verkauft und überbaut werden könnten, wenn auf Uster West verzichtet würde – etwa zugunsten einer Unterführung Winterthurerstrasse. Dazu der Stadtrat: «Nein, das trifft nicht zu. Die Uster-West-Strasse dient auch der Erschliessung des Arbeitsplatzgebiets Loren.» Und eine Überbauung des entsprechenden Korridors sei gemäss Gestaltungsplan nicht erlaubt. «Im Gegenzug», so die Exekutive an die Adresse der grünen Gemeinderätin, «sei erwähnt, dass mit der Aufhebung eines Teils der Winterthurerstrasse und der Zürichstrasse beträchtliche Flächen wieder urbanisiert werden.»

Zweifel an Verkehrsentlastung

Und in ihrer dritten Anfrage schliesslich hatte Simone Michel Zweifel an der Behauptung des Stadtrates geäussert, wonach durch die Strasse Uster West «weite Teile des Zentrums von Uster vom Durchgangsverkehr» entlastet würden.

Der Stadtrat dazu: «Von der Entlastung durch die Strasse Uster West profitieren vor allem die Anwohnenden an der Winterthurerstrasse, der Berchtoldstrasse, an der Ortsdurchfahrt Werrikeron – also an der Zürichstrasse –, an der Oberlandstrasse sowie an der Gschwaderstrasse südlich des Anschlusses an die Winterthurerstrasse.»

Uster Bau auf Nordseite soll den Unfallschwerpunkt entschärfen

Auch bei Uster West ein Kreisel

Zur Temposenkung und zur Entschärfung baut der Kanton beim Autobahnanschluss Uster West auf der Nordseite – wie bei Uster Nord – einen Kreisel. Kostenpunkt: eine Million Franken.

Der Autobahnanschluss der Winterthurerstrasse an die Oberlandautobahn, Uster West, ist in den letzten Jahren zum Unfallschwerpunkt geworden. Die Kumulation von ungenügenden Sichtweiten mit hohen Geschwindigkeiten auf der Winterthurerstrasse führte vermehrt zu Kollisionen, teils mit Schwerverletzten. Die meisten Unfälle ereigneten sich beim Linksabbiegen der von Wetzikon kommenden und beim Linksabbiegen der von Uster kommenden Fahrzeuge. Als erste Massnahme hatte die Kantonspolizei die Geschwindigkeit im Anschlussbereich auf 60 km/h gesenkt und diese Signalisation mit einer festen Radarkontrolle unterstützt.

Ein- und Ausfahren erleichtert

Nun soll mit dem Bau eines Kreisels auf der Nordseite des Autobahnanschlusses eine dauerhafte Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten und damit noch mehr Sicherheit erreicht werden, wie Joseph Schlegel vom Bauamt Uster gestern auf Anfrage eine amtliche Publikation des Kantons erläuterte. Nebenbei wird so auch das Ein- und Ausfahren für Fahrzeuge verbessert, die die Autobahn verlassen und wie oben beschrieben die Winterthurerstrasse queren.

Der geplante Kreisel hat einen Ausendurchmesser von 28 Metern und eine Fahrspur von 7 Metern Breite. Diese Abmessungen erlauben das Befahren mit Gelenkbussen und Last-



Durch den auf der Nordseite (unten) geplanten Kreisel soll die Zahl der Auffahrunfälle beim Autobahnanschluss Uster West gesenkt werden. (Bild: Joseph Schlegel)

wagen mit Anhängern sowie Unterhaltsfahrzeugen mit Schneepflug, ohne dass diese den Innenkreis überfahren müssen. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der stark auftretenden Schubkräfte wird der Kreisel in Beton ausgeführt. Realisiert wird er vom Kanton. Das Projekt der Volkswirtschafts-direktion liegt seit gestern während dreissig Tagen in der Abteilung Bau der Stadt Uster öffentlich auf.

Rad- und Gehweg

Laut Schlegel wird der Rad- und Gehweg entlang dem östlichen Strassenrand der Winterthurerstrasse im Kreiselbereich angepasst. Wegen der Verschiebung des Weges Richtung Osten muss

der Niveauunterschied zum bestehenden Terrain mit Bruchsteinen angepasst werden. Zur Verbesserung der bereits heute schlechten Sichtverhältnisse bei der Autobahnausfahrt haben die heutigen Bepflanzungen im Bereich zur Brücke hin zu weichen.

Der Zeitpunkt der baulichen Umsetzung des Kreiselsprojekts ist noch nicht festgesetzt. Es wird mit einer Bauzeit von fünf Monaten gerechnet. Während der Bauerei muss der Verkehr auf der Winterthurerstrasse und auf der Zufahrt Richtung Zürich aufrechterhalten werden. Der Kostenvoranschlag sieht Aufwendungen im Betrag von total 960 000 Franken vor. Die Stadt Uster hat keinen Kostenbeitrag zu leisten. (avu)

Uster Regierungsrat zu Strasse durch Loren

Finanzierung korrekt

Der Regierungsrat rechtfertigt in seiner Antwort auf eine Anfrage aus dem Kantonsrat die Finanzierung der Strasse in der Ustermer Loren durch einen Kredit zur Aufhebung von Bahnübergängen.

«Umgehung des Kantonsrats mit Hilfe des Rahmenkredits für die Sanierung von Strassenkreuzungen mit der SBB-Strecke Wallisellen-Uster zu Gunsten des Projekts Strasse Uster West: So polemisch hatten die beiden GLP-Kantonsräte Benno Scherrer Moser (Uster) und Thomas Maier (Dübendorf) ihre Anfrage betitelt.

Keine Umgehung des Kantonsrats

In seiner Antwort rechtfertigt der Regierungsrat nun die Verwendung des Geldes, welches das Volk 1981 für die Schliessung von Barriere-Bahnübergängen zwischen Wallisellen und Uster bewilligt hatte. So sei die geplante Aufhebung des Niveauübergangs Zürichstrasse in Werrikeron «wesentlicher Bestandteil» dieser Zielsetzung. Und: «Mit dem Vorhaben Uster West verfolgt der Kanton in erster Linie das Ziel, diesen auf Strasse und Schiene stark frequentierten Bahnübergang aufzuheben.» Das spiegle sich auch in der Verwendung der Gelder: Von den 21,7 Millionen, die das Projekt Uster West den Kanton koste, würden 14 Millionen für die Überführung von der Loren in die Zürichstrasse benutzt, die den Übergang ersetzen soll.

38,6 Millionen Franken waren 1981 genehmigt worden. 25,6 Millionen sind mittlerweile ausgegeben: 1981 für die Überlandstrasse in Dübendorf 4,14 Millionen, 1982 für die Verbindungsstrasse Uster/Greifensee/Volketswil 15,75 Millionen und 1983 für die Usterstrasse in

Dübendorf 5,75 Millionen. Damit sind nach «Adam Riese» noch 13 Millionen Franken verfügbar. Die Teuerung seit 1981 eingerechnet, geht der Kanton nun von 14 Millionen Franken aus.

Zur Frage der beiden Kantonsräte, auf welche rechtliche Grundlage sich die Ausschöpfung dieses Rahmenkredits stütze, meint die Regierung, diese ergebe sich «aus diesem selbst». Ebenfalls gemäss dem Kredit sei es der Kantonsrat, der «endgültig über die Freigabe der Teilkredite» entscheide. Nachdem der Regierungsrat dem Kantonsrat die Freigabe der ausstehenden Summe beantragt habe, könne nun das Kantonsparlament «endgültig über die Verwendung dieser Mittel befinden». «Eine Umgehung des Kantonsrats ist nicht ersichtlich.»

Rückzieher nicht möglich

Auf die Frage, ob es im Kanton Zürich «üblich» sei, dass Kredite mehr als 25 Jahre liegen bleiben, wird geantwortet, dass dies nicht «der Normalfall» sei, aber vorkomme. Der älteste «noch nicht abgerechnete Sonderkredit» sei 1971 beschlossen worden. «Im Fall von Uster West führten die Vielzahl von möglichen Varianten, die zahlreichen Einflussfaktoren für die Variantenwahl sowie die unterschiedlichen Interessen der Beteiligten am Vorhaben zu einer verhältnismässig langen Planungsdauer.»

Grundsätzlich müsse der Kantonsrat Kredite, die er selbst oder das Volk beigesteuert hätten, wieder zurücknehmen, «wenn das Vorhaben aufgegeben oder wesentlich reduziert» werde. Im vorliegenden Fall habe die Finanzkommission des Kantonsrats jedoch 1999 befunden, dass die Voraussetzung für eine Aufhebung des Rahmenkredits dementsprechend nicht gegeben sei. Der Regierungsrat selbst erachtet die Aufhebung von Vorhaben wegen der Rechtssicherheit «als nicht zielführend». (bk)

Uster Regierungsrat dämpft Befürchtungen von GP-Kantonsrätinnen zu Strasse in Loren

Öko-Persilschein für Uster West

Die geplante Kantonsstrasse Uster West gefährdet das anliegende Flachmoor von nationaler Bedeutung nicht. Zu diesem Schluss kommt der Regierungsrat in seiner Antwort auf eine GP-Anfrage.

Beat Kuhn

Die grünen Kantonsrätinnen Ornella Ferro (Uster), Françoise Okopnik (Zürich) und Maria Rohweder-Lischer (Uetikon am See) sorgen sich um das Werriker-/Glattenried am Westrand des Gebietes Loren bei Uster. In einer Anfrage an den Regierungsrat geben sie zu bedenken: «Das Strassenprojekt Uster West betrifft ein ökologisch und hydrologisch äusserst sensibles Gebiet.»

Und tatsächlich ist das Ried im Bundesinventar der Flachmoore von nationaler Bedeutung und im Bundesinventar für Amphibienlaichgebiete erfasst sowie kantonal und kommunal geschützt. Neben Amphibien und Vögeln finden sich darin auch höchst seltene Libellen und Orchideen.

«Nicht massgeblich betroffen»

In ihrer Antwort hält die Regierung nun fest, dass das fragliche Gebiet grösstenteils im Gewässerschutzbereich zweier Grundwasserströme liegt. Wobei sie zum «Projektareal» auch die Brandshäntli zählt. Die Streckenführung von Uster West sei aber so, «dass die Strasse entweder à Niveau oder über dem heutigen Terrain liegt und somit die Eingriffe ins Grundwasser nur noch minim sind». «Die Grundwasserhältnisse» würden «nicht massgeblich betroffen».

Naturschutzrechtlich tangiere die Linienführung «die Kerngebiete der beiden Objekte» nicht. Allerdings: «Trotz der erfolgten Streckenoptimierung» sind gemäss Regierung «noch einige Eingriffe unterhalb des Maximalgrundwasserspiegels und lokal unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels notwendig». Nach Einschätzung des zuständigen Experten für Moorschutz und Hydrologie seien negative Auswirkungen durch die geplanten Schutz- und Bauhilfsmassnahmen indessen «wenig wahrscheinlich».

Bestimmungen sind einzuhalten

In drei von vier Fragen der grünen Kantonsrätinnen wird die Festlegung eines Schutzperimeters sowie von hydrologischen Pufferzonen gefordert. Den Sinn der letzteren Forderung relativiert der Regierungsrat zwar, indem er darauf hinweist, dass «Bauten, Anlagen und Bodenveränderungen» auch in Pufferzonen zulässig seien, «sofern sie das Schutzziel nicht beeinträchtigen».



Beim Bau von Uster West soll auf das unter Naturschutz stehende Werriker-/Glattenried geachtet werden. (Sergio Lievano)

Doch macht er gleichzeitig klar, dass die neuen Bestimmungen für Schutzböden von nationaler Bedeutung im vorliegenden Fall «direkt anwendbar, das heisst einzuhalten sind». Das ist hier offenbar keine Selbstverständlichkeit, da die formell nötige «Umsetzung in kantonale Schutzbestimmungen noch nicht erfolgt ist». Grundsätzlich gelte weiterhin das Bundesgerichts Urteil vom März 2000, demgemäss beim Gestaltungsplan Loren «die Gestaltungsplan-Vorschriften

in den beurteilten Aspekten den erforderlichen Schutz des Moors einschliesslich Pufferzonen gewährleisten». Im Übrigen werde «im Rahmen der laufenden Umweltverträglichkeitsprüfung zu beurteilen sein, ob das Schutzziel der ungeschmäleren Erhaltung des nationalen Flachmoors garantiert ist».

Auch bei Werrikerstrasse Schutz

In der vierten Frage schliesslich wollten die drei Politikerinnen wissen,

wenn man den Moorschutz einzuhalten gedenke, wenn im Zuge der Umsetzung des Projekts Uster die Werrikerstrasse ausgebaut werde. Dazu schreibt der Regierungsrat, die heute zwischen 5,5 und 6,2 Meter breite Strasse erhalte einen stärkeren Belag und werde durchgehend 6 Meter breit gemacht. «Die genaue Flächenbeanspruchung für diese teilweise, geringfügige Verbreiterung der Strasse erfolgt im Auflageprojekt unter Berücksichtigung der Naturschutzinteressen.»

Neue Barriere 40 Minuten unten

Auch die Antworten von Usters Stadtrat auf zwei Anfragen von SD-Gemeinderat Werner Kessler zu Uster West wurden gestern bekannt. Dieser hatte darauf aufmerksam gemacht, dass im Zuge jenes Projekts ein neuer Bahnübergang für Velofahrer und Fussgänger realisiert werden solle, vom Bahnhof auf der Nordostseite der Bahngleise zur Ackerstrasse auf der Südwestseite unter dem geplanten Viadukt für den motorisierten Verkehr.

Gegenüber dem ZO/AVU hatte sich Kessler befremdet gezeigt, dass hier ein neuer Barrierenbahnübergang erstellt werde. So sei die im Zusammenhang mit Uster West geplante Aufhebung des Barrierenbahnübergangs bei Werriker damit begründet worden, dass man so viele Barrierenübergänge aufheben wolle wie möglich.

Entsprechend spricht Werner Kessler die Frage der Sicherheit an, denn er will wissen, ob die Sicherheitsbestimmungen des eidgenössischen Eisenbahngesetzes es erlauben würden, noch heute einen solchen Übergang anzulegen. Die Antwort des Stadtrats ist kurz und bündig: «Ja.» Die Genehmigung stehe allerdings noch aus; der Kanton wolle die SBB erst nach der Kreditfreigabe durch den Kantonsrat mit der Detailprojektierung betrauen. Bei der Frage, wie lange pro Stunde dieser Bahnübergang denn geschlossen sein werde – samt geplanter weiterer S-Bahn-Linie –, schätzte der Stadtrat: «40 Minuten.»

«Städtische Anliegen»

Dieser Bahnübergang spielt auch in Kesslers zweiter Anfrage eine Rolle. So wolle der Kanton, dass die Hälfte der

Kosten von 800 000 Franken dafür von der Stadt übernommen werde. Und auch die Umgestaltung der Zürichstrasse bei ihrer Rückklassierung zu einer Stadtstrasse für 900 000 Franken solle zu Lasten der Stadt gehen. Diese solle also 1,3 Millionen an Uster West barappen. Und da heisse es immer, Uster West werde vom Kanton finanziert.

Dazu meint der Stadtrat, die beiden Projekte seien «städtische Anliegen» und könnten in der geplanten Weise dank Synergieeffekten «zu reduzierten Kosten» umgesetzt werden. Falls der Gemeinderat den entsprechenden 1,3-Millionen-Kredit nächstes Frühjahr ablehne, werde der Bahnübergang nicht gebaut und die rückklassierte Zürichstrasse nicht saniert und aufgewertet. Das Projekt Uster West kostet insgesamt 23 Millionen Franken. (bk)

Uster

Kreditantrag für neue Turnhalle

Die Ustermer Sekundarschulpflege hat beim Gemeinderat den Antrag gestellt, einen Kredit von 261 000 Franken für die Projektierung einer zusätzlichen Einfach-Turnhalle in der Schulanlage Freiestrasse zu bewilligen. Dies hat die Sekundarschulpflege gestern in einer Mitteilung bekannt gegeben.

Grund für den Antrag sind Belegungsprobleme: Obwohl im Schulhaus an der Freiestrasse die meisten Schülerinnen und Schüler untergebracht seien, verfüge es als einziges Schulhaus nur über eine Einfach-Turnhalle, heisst es in der Mitteilung.

Unter der Voraussetzung, dass das Ustermer Stimmvolk im September 2009 den Baukredit von 3 300 000 Franken bewilligt, wird der Bau der Turnhalle im März 2010 beginnen und im Oktober desselben Jahres abgeschlossen sein. Das Projekt des Ustermer Architekten Kaspar Thalman soll dem Minergie-P-Standard entsprechen. (sjm)

Uster Land im Mühleholz aus Baurechtsvertrag entlassen und verkaufen

Fahrradhändler will Land kaufen

Die Stadt Uster gab ein Stück Land im Baurecht ab. Vom daran gekoppelten Kaufvertrag will die GPR AG nun Gebrauch machen.

Zu einem Preis von gut 4,72 Millionen Franken will die Stadt eine Landparzelle im Mühleholz verkaufen. Dieses Land wurde aber bereits Ende 2005 im Baurecht an die Käuferin abgegeben. Die GPR AG, so die Firma, hatte damals ihre Expansionspläne mit der Stadt besprochen, konnte aber die Finanzen für einen Landkauf zum damaligen Zeitpunkt nicht aufbringen.

Veloteile schweizweit verteilen

Von der Stadt wurde mit dem Baurechtsvertrag Hand zu einer Lösung gegeben. Die GPR AG baute im Jahr 2006 ihren neuen Firmensitz an der Neugrüt-

strasse 4b im Mühleholz. Von dort beliefert die Firma seit der Baufertigstellung 2007 und dem Umzug rund 1000 Händler mit ihren Produkten aus den Bereichen Velobestandteile, Helme und Sportbekleidung. Zudem verkauft sie neue Fahrräder. Insgesamt 30 Mitarbeiter generieren einen Umsatz von ungefähr 21 Millionen Franken.

Stadt mit Buchgewinn

Der Stadtrat hält in seinem Antrag fest, dass die Stadt «grundsätzlich für Gewerbetributen das Land nicht im Baurecht abgeben» will. Eine sinnvolle Nutzung von Gewerbeliegenschaften sei nach Ablauf des Baurechts schwierig. Um bei der GPR AG einen Anreiz für einen baldigen Kauf der Parzelle zu schaffen, wurde ein erhöhter Baurechtszins, basierend auf einem zusätzlich erhöhten Basislandwert, vertraglich vereinbart. Während der ersten fünf Jahre kann die GPR AG das Land zu einem Preis von 550 Franken pro Qua-

dratmeter erwerben. Der Buchwert der 584 Quadratmeter grossen Parzelle wurde im Jahr 2006 auf 315 Franken pro Quadratmeter festgelegt. Somit wird die Stadt bei einem Verkauf einen Buchwert von etwas über zwei Millionen Franken realisieren.

Gemeinderat muss zustimmen

Die Stadt konnte den Baurechts- und Kaufvertrag in eigener Kompetenz abschliessen. Für den Verkauf braucht es nun ein Ja des Parlaments. Dieses wird am 10. November über die Vorlage beraten. «Ich denke, dass dieses Geschäft den Gemeinderat ohne grosse Diskussion passiert», erklärte Stadtrat Heinz Wolfensberger (SVP). Es handle sich ja schliesslich nicht um ein Einkaufszentrum, so Wolfensberger. Dieses Bauvorhaben sorgte wohl am letzten Wochenende für ein Nein des Stimmvolks zum Verkauf einer anderen Parzelle – ebenfalls im Mühleholz. (brü)

Greifensee

Zappelphilipp und Traumtänzer

Die Psychologin Marie-Anne Rahel bot einen Einblick in die Welt der Aufmerksamkeitsstörung und versuchte, ihr ein Gesicht zu geben.

Silvia Riccio-Berger

Es gebe viele falsche Vorstellungen über AD(H)S, das Aufmerksamkeits-Defizit (Hyperaktivitäts-)Syndrom. «Diese möchte ich heute Abend entkräften», meinte die Psychologin Marie-Anne Rahel. ADS wächst sich nicht aus, wie man lange Zeit gemeint hat, viele Menschen erhalten die Diagnose ADS erst im Erwachsenenalter.

AD(H)S-Kinder sind im Dauerstress

Dies sind die Kernsymptome einer AD(H)S-Diagnose. Es gelingt diesen Kindern nicht, über längere Zeit an etwas dranzubleiben, ausser sie tun es gerne. Dies hat nichts mit Faulheit, Ignoranz oder mit Trotzen zu tun, sie sind durch visuelle Reize oder Geräusche schnell ablenkbar. Viele Eltern erzählen, dass ihre Kinder immer alles vergessen und oft Dinge verlieren. Dadurch sind AD(H)S-Kinder im Dauerstress.

Wenn noch die Hyperaktivität dazu kommt, sind sie zappelig und spüren eine permanente innere Unruhe, den inneren Drang aufzustehen, ständig zu reden, pfeifen oder klopfen. Ihre Impulsivität zeigt sich im Dazwischenreden, Nicht-warten-Können.

Die Hyperaktivität und die Impulsivität sind die sichtbaren AD(H)S-Symptome, mit denen diese Kinder anecken, missverstanden werden oder als unerzogen eingestuft werden. Um die Diagnose AD(H)S stellen zu können, braucht es die Beobachtung der Eltern, Lehrer und Bezugspersonen des Kindes sowie einen guten Arzt. Die Symptome müssen über die letzten sechs Monate im Vergleich mit Gleichaltrigen auffällig sein.

Verstehen und dem Kind erklären

AD(H)S ist wie ein PC mit Energieversorgungsproblemen. Ohne Strom kommt es zum Absturz, die Folge ist ein Blackout. Die Programme sind zwar noch da, aber der Arbeitsspeicher ist gelöscht. Der Frust beim Kind ist gross, da es sich vornimmt, es das nächste Mal besser zu machen – bis zum Blackout. Ist ein Absturz eingetreten, braucht es einen Kick, damit das System wieder versorgt wird, dies kann in Form von Stimulation erfolgen.

Es gibt viele stimulierende Faktoren, die diesen Kindern helfen: etwas, das Freude bereitet, aktive Beteiligung, körperliche Bewegung, Wettbewerbe, Möglichkeiten für Erfolgsergebnisse. Emotionale Faktoren wie Vertrauen, eine positive Wertschätzung und Führung sind ebenso wichtig. Alternative Methoden mit guten Erfolgen sind Homöopathie, chinesische Medizin oder Neurofeedback. Ebenfalls helfen kann die Einnahme von Fischöl-Präparaten. Umstritten und bei wenigen wirklich erfolgreich ist eine Ernährungsumstellung.

Die von vielen Seiten verpönten Medikamente zeigen, richtig eingesetzt und dosiert, sehr gute Wirkung und erleichtern das Leben der Betroffenen um einiges.

Die Selbsthilfegruppe Elpos

Die Elternvereinigung Elpos www.elpos.ch (Verein für Eltern und Bezugspersonen von Kindern sowie für Erwachsene mit POS/AD(H)S) trifft sich alle drei bis vier Wochen im Selbsthilfzentrum Uster, Im Werk 1. Das nächste Treffen findet am Dienstag, 21. Oktober, um 19.30 Uhr statt. Mehr Infos sind unter www.selbsthilfzentrum-zo.ch abrufbar. (sir)

Es fehlen noch Grundlagen für die Strasse Uster West

Anpassung der Moorschutzverordnung

sho. Mit einer detaillierten Antwort hat der Regierungsrat auf eine Anfrage von Ornella Ferro (gp., Uster) und zwei grünen Ratskolleginnen zur Vereinbarkeit der geplanten Strasse Uster West mit dem Moorschutz reagiert. Die neue Verbindung soll vom Anschluss Uster West der Oberlandautobahn an die Zürcher Strasse führen, zuletzt auf einem Viadukt über die Bahngeleise. Im nördlichen Teil führt sie unmittelbar am Werriker- und Glattenriet vorbei, einem im Bundesinventar erfassten Flachmoor.

Das Strassenprojekt tangiere die Kerngebiete der Schutzobjekte nicht, schreibt die Regierung und beruft sich auf den Umweltverträglichkeitsbericht vom vergangenen Februar zum Vorprojekt. Gleichzeitig hält sie fest, es durchschneide in einem Teilabschnitt ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung. Trotz der umfangreichen Antwort bleiben Fragen offen. So taucht in der Antwort angrenzend an das Glattenriet und im Bereich, wo die Strasse gebaut werden soll, ein weiteres Feuchtgebiet auf, benannt nach dem nahen Ortsteil Brandschänki. Im Umweltverträglichkeitsbericht vom Februar hat es noch keine Erwähnung gefunden. Das Brandschänkiried ist im Bundesinventar eingezeichnet, nicht aber in der kantonalen Schutzverordnung von 1993 für das Werriker- und Glattenriet. Auf diesen Umstand hatte neben Anwohnern auch die Pro Natura in ihrer Einwendung zum Vorprojekt hingewiesen. Gemäss den Angaben der Regierung ist vorgesehen, die Schutzverordnung anzupassen und das Brandschänkiried aufzunehmen. Die Änderung soll Ende Jahr mit dem definitiven Projekt für Uster West in die Anhörung gehen. Das Strassenbauvorhaben ist nach Darstellung der Regierung davon nicht betroffen. Ob das in der Verfassung verankerte Schutzziel der «ungeschmälerten Erhaltung» eines nationalen Flachmoors gewährleistet sei, so die Regierung weiter, werde im Rahmen der laufenden Umweltverträglichkeitsprüfung zu beurteilen sein.

Obwohl auch diese erst Ende Jahr vorliegen wird, hat die kantonsrätliche Kommission für Planung und Bau (KPB) den Antrag der Regierung für den Bau der Strasse Uster West bereits vor sich. Sie verfügt jedoch noch nicht über alle notwendigen Grundlagen. Derzeit würden verschiedene Abklärungen vorgenommen, welche die KPB benötige, um einen Entscheid fällen zu können, erklärte ihr Präsident Thomas Hardegger (sp., Rümlang). Deshalb würden sich die Beratungen in der Kommission länger hinziehen.

Moore und Grundwasser schützen

Die Strasse Uster West darf das Grundwasser und die Flachmoore nicht gefährden. Das stellt der Regierungsrat klar.

Uster. – Die geplante Strasse Uster West von der Winterthurerstrasse durch die Loren zur Zürichstrasse führt durch zwei heikle Gebiete. Einerseits liegen nur wenig unter Terrain Grundwasserströme, andererseits kommt die Strasse nahe an die national geschützten Flachmoore Werriker- und Glattenried heran. Die Ustermer Kantonsrätin Ornella Ferro (Grüne) reichte zur Gefährdung der Natur durch das Strassenbauprojekt Fragen ein.

Der Regierungsrat räumt in seiner Antwort ein, zu den Riedflächen fehlten noch Pufferzonen. Auch müsse die Umweltverträglichkeitsprüfung den Nachweis erbringen, dass weder das Grundwasser noch die Moore Schaden erleiden würden. Die Entscheidungsgrundlagen dazu will die Regierung mit dem Projekt zusammen öffentlich auflegen.

Besondere Sorgfalt will man beim Bau der Strasse walten lassen. Durch spezielle Konstruktionen wollen die Fachleute dafür sorgen, dass der Grundwasserstrom möglichst wenig tangiert wird. So wird die Strasse auf oder über dem bestehenden Terrain geführt, und der Viadukt über die Bahn wird auf «untiefe Pfahlbankette» und «Flachfundationen» abgestützt. (hgi)

TA 03.10.08

Regierung «beisst sich Zähne aus»

Verein «Lebensqualität Uster West» nimmt Stellung

Der Regierungsrat hat kürzlich vier Fragen von Grünen Kantonsrätinnen zum Moorschutz im Projekt «Uster West» beantwortet (wir berichteten). Darin finden sich nach Meinung des Vereins Lebensqualität Uster West «aufschlussreiche Informationen».

Die Sanierung des Niveauübergangs der Zürichstrasse bei Werrikon schein beträchtliche, unverhältnismässige Umweltauswirkungen nach sich zu ziehen, ist der Verein Lebensqualität Uster West überzeugt. Anders sei es kaum zu erklären, «dass die Umweltverträglichkeit des Projekts volle sechs Monate nach der Zustellung des Vorprojekts und der Umweltverträglichkeitsberichts-Hauptuntersuchung an die kantonalen Fachstellen immer noch nicht bestätigt werden kann».

Keine Lösungen präsentiert

Die Regierung verschweige in ihrer Antwort, dass sich der Bundesgerichtsentscheid aus dem Jahr 2000 nicht mit den Auswirkungen der Strasse befasst und klar festgehalten habe, dass die bestehende Schutzverordnung auf das bundesrechtlich bereits geschützte Brandschänkiried auszudehnen sei. Unumwunden gebe die Regierung bekannt, dass «ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung zerschnitten wird», ohne aber Lösungen für «derartig tiefgreifende» Konflikte zu nennen.

Verkehrsproblem heruntergespielt

Dass sich die Regierung am Projekt Uster West «die Zähne ausbeisst», lasse sich auch daran erkennen, dass sie den Kantonsrätinnen nicht dem Vorprojekt entsprechende Zahlen zum Ausbau der Werrikerstrasse vorsetze, schreibt der Verein weiter. Zudem würde ausgerechnet jener Verkehr auf der Werrikerstrasse heruntergespielt, der in der letzten Beantwortung kantonsrätlicher Fragen als Motiv für die Auslösung des 23-Millionenkredits bei Werrikon gedient habe.

«Die Antwort der Regierung liest sich mit den Augen des Vereins Lebensqualität Uster West als Ablenkung von der Schwierigkeit, «Uster West» als umweltverträglich zu beurteilen», schliesst der Verein seine Stellungnahme. (zol)

Widerstand gegen Uster West

Anwohner bezweifeln

Umweltverträglichkeit der neuen Strasse

sho. Nach Meinung des Vereins «Lebensqualität Uster West», dem vor allem Anwohner angehören, beissen sich Regierung und Verwaltung am Projekt für die neue Strasse Uster West «die Zähne aus». In einer Mitteilung nimmt der Verein die Antwort auf eine parlamentarische Anfrage (NZZ 3. 10. 08) unter die Lupe. Das Vorhaben scheine beträchtliche Auswirkungen auf die Natur nach sich zu ziehen, heisst es da. Anders sei nicht zu erklären, dass seine Umweltverträglichkeit sechs Monate nach der Zustellung des Vorprojekts samt Umweltverträglichkeitsbericht an die kantonalen Fachstellen immer noch nicht bestätigt werden könne. Die Regierung begründe die Einhaltung des Moorschutzes mit einem Urteil des Bundesgerichts aus dem Jahr 2000, das sich nicht mit den Auswirkungen der Strasse auf das angrenzende Feuchtgebiet befasst habe, so das Communiqué. Unumwunden gebe die Regierung bekannt, die neue Strasse zerschneide ein Amphibienlaichgebiet, ohne die üblichen Lösungen für derartige Konflikte zu nennen.

Der Verein zweifelt zudem die Angaben zum Ausbau der Werrikerstrasse an, der im Projekt vorgesehen ist, und stellt fest, irgendetwas scheine «da nicht rund zu laufen». – Der Kanton muss sich auf fundierten Widerstand gegen seine Strassenbaupläne in Uster einstellen. Das zeigt auch ein Blick auf die professionell gemachte Homepage von «Lebensqualität Uster West».

Kanton kann Uster-West allein bauen

An die neue Umfahrungsstrasse Uster-West soll auch die Stadt 1,3 Millionen Franken beitragen. Gebaut wird die Strasse aber auch ohne städtisches Geld.

Uster. – In zwei Anfragen stellte der SD-Parlamentarier Werner Kessler vertiefende Fragen zum Strassenprojekt Uster-West. Zum einem ging es Kessler – einem vehementen Gegner von Uster-West – um die Beteiligung der Stadt Uster von 1,3 Millionen Franken am 23-Millionen-Projekt. Wie der Stadtrat in seiner Antwort schreibt, sind diese 1,3 Millionen für die städtischen Anliegen innerhalb des Projekts Uster-West vorgesehen. Damit könnten Synergien genutzt und Kosten reduziert werden. Über den Kredit muss jedoch zuerst der Gemeinderat befinden. Die Vorlage komme voraussichtlich im Frühjahr 2009 auf die Traktandenliste,

heisst es in der Antwort. Jedoch schreibt der Stadtrat weiter, dass das Projekt Uster-West auch realisiert werden könne, wenn die Stadt Uster keinen Beitrag leiste. Denn zur Lösung der Verkehrsprobleme in Uster sei der Kanton verpflichtet zu handeln – städtische Beteiligung hin oder her.

In einer zweiten Anfrage wollte Kessler wissen, ob der geplante neue Bahnübergang für Fussgänger und Velos unter der Brücke von den SBB bereits bewilligt worden sei. Laut Stadtrat steht diese Genehmigung noch aus. Der Kanton beabsichtige aber, nach der Kreditfreigabe die SBB mit dem Detailprojekt zu beauftragen. Auch wenn das Projekt des Bahnübergangs für Fussgänger und Velofahrer verzögert würde, ergäbe dies keinen Termindruck für das Projekt Uster-West, so der Stadtrat in seiner Antwort. «Im Bauprozess kommt der Niveauübergang in der Endphase der Ausführung.» Insgesamt wäre dieser neue Bahnübergang rund 40 Minuten pro Stunde geschlossen. (nir)

Uster-West: Fragen bleiben offen

Uster. – Der Verein Lebensqualität Uster-West ist der Meinung, dass sich der Kanton an dem Strassenbauprojekt «Uster-West» die Zähne ausbeisst. Dies schreibt er in einer Medienmitteilung. Der Regierungsrat beantwortete vergangene Woche Fragen der Kantonsrätin Ornella Ferro (Grüne) dahingehend, dass die neu geplante Strasse nahe an die national geschützten Flachmoore Werriker- und Glattenried heranführe (TA vom Freitag). Vereinspräsident Jürg Kaufmann wundert sich nun darüber, dass die kantonalen Fachstellen über 6 Monate Zeit brauchen, um einen Umweltverträglichkeitsbericht vorzulegen. Zudem gebe die Regierung zu, dass ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung durch den Bau von Uster-West tangiert werde, «ohne die üblichen Lösungen für derartig tiefgreifende Konflikte zu nennen». Zudem findet der Verein Lebensqualität Uster-West, dass das Verkehrsaufkommen auf der Werrikerstrasse vom Kanton heruntergespielt werde. (nir)

Uster Der Kanton begegnet den ökologischen Bedenken des Vereins Lebensqualität Uster West

«Möglichst kleine Auswirkungen»

Ein Verein Lebensqualität Uster West fürchtet wegen der geplanten Strasse um das anliegende Moor. Der Kanton will aber alles tun, «die Auswirkungen auf die Umwelt so klein wie möglich zu halten».

Beat Kuhn

Ein bis dato unbekannter Verein Lebensqualität Uster West meldet sich zu Wort: In einer Medienmitteilung hakt er bei der Antwort des Regierungsrats auf eine Anfrage um drei grünen Kantonsrätinnen zum Strassenprojekt «Uster West» (der ZO/AVU berichtete) kritisch nach. Darin fänden sich «ausschlussreiche Informationen».

Umweltauswirkungen beträchtlich

So argwöhnt der Verein, die Sanierung des Barriern-Bahnübergangs Zürichstrasse bei Werriker schein «beträchtliche beziehungsweise unverhältnismässige Umweltauswirkungen nach sich zu ziehen». Anders sei es kaum zu erklären, dass die Umweltverträglichkeit des Projekts volle sechs Monate nach Zustellung des Vorprojekts und der Hauptuntersuchung für den Umweltverträglichkeitsbericht an die kantonalen Fachstellen immer noch nicht bestätigt werden könne.

Zu dieser Mutmassung entgegnet Dominik Bonderer von der kantonalen Baudirektion, gemäss dem Umweltverträglichkeitsbericht könne «Uster West» in Übereinstimmung mit der Umweltschutzgesetzgebung realisiert werden, sofern gewisse Punkte beachtet würden. «Es sind zahlreiche Massnahmen vorgesehen, um die Auswirkungen auf die Umwelt so klein wie möglich zu halten», beteuert Bonderer. So werde unter anderem auf eine Einsenkung von «Uster West» verzichtet, um das Grundwasser nicht zu tangieren, oder man bemühe sich, Flächenverluste in der Umgebungszone des Amphibienlaichgebietes



Der Kanton will dem Schutz des Moors (vorne) beim Bau der Strasse Uster West (Mittelgrund) Beachtung schenken. (u)

zu kompensieren. Mit einer Stellungnahme der kantonalen Fachstellen sei bis Ende November zu rechnen.

«Schutz des Moors gewährleistet»

Sodann schreibt Lebensqualität Uster West, räume der Regierungsrat «num-wunden» ein, dass ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung zerschneiden werde, «ohne die üblichen Lösungen für derartig tiefgreifende Konflikte zu nennen».

Dazu meint Bonderer, grundsätzlich verlaufe die Strasse längs dem Amphibienlaichgebiet. Im Bereich Brandschenke durchschneide sie die Umgebungszone aber und trenne rund 32 Aren vom übrigen Objekt ab. Für diesen Abschnitt sei ein Gutachten erstellt worden. Diesem gemäss werde der Flächenverlust in der Umgebungszone mit den angrenzenden vorgesehenen Ersatzflächen von insgesamt 123 Aren «gebührend kompensiert». Ja, die Qualität des

Laichgebietes werde sogar «wesentlich verbessert», da die Feuchtwiesen auf den Ersatzflächen «dem natürlichen Lebensraum der Amphibien besser entsprechen als die jetzigen Ackerflächen».

Ersatzflächen grösser und besser

«Irgendetwas läuft da nicht rund»

«Dass sich die Regierung an «Uster West» die Zähne ausbeisst», so der Verein Lebensqualität, lasse sich auch daran erkennen, «dass sie den Kantonsrätinnen nachweislich nicht dem Vorprojekt entsprechende Zahlen zum Ausbau der Werrikerstrasse vorsetzt und den Verkehr auf der Werrikerstrasse herunterspielt». Dabei solle die Werrikerstrasse nach Aufhebung des Barriern-Bahnübergangs bei Werriker doch den starken Verkehr dort auffangen. «Irgendetwas scheint da nicht rundzuliegen».

Zu diesem Punkt verweist Bonderer auf die «Modellberechnungen Verkehr», welche die Grundlage für alle entsprechenden Massnahmen bilden und auch das künftige Verkehrsaufkommen auf der Werrikerstrasse beinhalten würden.

«Irgendetwas läuft da nicht rund»

«Irgendetwas läuft da nicht rund»

«Irgendetwas läuft da nicht rund»

Uster

Der neue Stadtpark lädt ein

Am kommenden Samstag, 18. Oktober, um 19 Uhr wird der Ustermer Stadtpark, der saniert und umgestaltet wird, neu eingeweiht.

Seit Januar wird der Ustermer Stadtpark umgestaltet. Die Arbeiten sind inzwischen so weit fortgeschritten, dass der neue Park am nächsten Samstag, 18. Oktober, neu eingeweiht werden kann. Die Stadt lädt um 19 Uhr an die Quellenstrasse vor der Landihalle ein, wo der Quartierverein Kirchuster einen Verpflegungsstand betreibt. Nach der Begrüssung durch den Bauvorstand, Stadtrat Thomas Kübler (FDP), wird zuerst von der Landihalle zur Gerichtsstrasse spaziert, wo die dortige neue Lichtinstallation vorgestellt wird. Dann geht es – musikalisch angeführt von der Swiss Jazzorama Street Band – zurück an die Quellenstrasse.

Dort wird der Stadtpark mit seiner speziellen Beleuchtung, dem grosszügigen Wasserzugang, den Sitzgelegenheiten und dem Kinderspielplatz vorgestellt. Man kann durch den Park flanieren und auch die lebendigen Parkflächen bewundern. Als ausserordentliches Lichterlebnis findet anschliessend, ebenfalls begleitet durch die Swiss Jazzorama Street Band, erstmals in Uster auf der Püntschulhauswiese ein so genanntes Ballonleuchten mit drei Heissluftballons statt. Zum Ausklang lädt die Stadt zu einem vom Quartierverein Kirchuster servierten Apéro ein. (eing)

Greifensee Voranschlag 2009 sieht Defizit von 600 000 Franken vor

Steuerfuss bleibt bei 103 Prozent

Für die Politische Gemeinde Greifensee wird 2009 ein Defizit von 600 450 Franken budgetiert. Der Steuerfuss bleibt bei total 103 Prozent.

Gemäss Finanzplanung soll der Steuerfuss bei der Politischen Gemeinde Greifensee für 2009 um 2 Prozent auf neu 35 Prozent erhöht werden. Weil die Primarschulgemeinde Greifensee ihren Satz um 2 Prozent reduziert und derjenige der Oberstufenschulgemeinde Nänikon-Greifensee unverändert bleibt, ändert sich am Gesamtsteuerfuss von 103 Prozent allerdings nichts, wie der Gemeinderat mitteilt.

Defizit trotz Steuerfusserhöhung

Die Finanzplanung, welche im Vorfeld des Neubaus des Alterszentrums detailliert erstellt wurde, wies darauf hin, dass bei der Politischen Gemeinde auf 2009 eine weitere Steuerfusserhöhung von 2 Prozent in Betracht gezogen werden muss. Die heute zugrunde liegenden Planungszahlen bestätigen nun diese Annahme. Trotz dieser Anpassung des Steuerfusses weist das Budget in der laufenden Rechnung bei einem Aufwand von 13 859 250 Franken und einem Ertrag von 13 258 800 Franken einen Aufwandsüberschuss von 600 450 Franken aus.

Dank des hohen Eigenkapitals von rund 18,5 Millionen Franken kann dieser Überschuss hingenommen werden. Es entspricht denn auch einer der finanzpolitischen Zielsetzungen des Ge-

meinderates, das Nettovermögen in den nächsten Jahren kontinuierlich abzubauen.

Tieferer Personalaufwand

Der Sachaufwand steigt gegenüber dem Budget 2008 um 120 000 Franken. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf Anschaffungen im Werkbetrieb, für EDV-Programme sowie für die Sanierung von Liegenschaften und verschiedener Bootsanlagen am Greifensee zurückzuführen. Der Personalaufwand reduziert sich dagegen leicht um 64 000 Franken. Die höhere Verzinsung der Spezialfinanzierungskonti im Wasser- und Abwasserbereich führen insgesamt zu grösseren Passivzinsen.

Aufgrund der Investitionen (siehe Kästchen) sinken gleichzeitig die liquiden Mittel, was zu deutlich geringeren Zinserträgen führen wird. Vergleich

man den Nettoaufwand der vergangenen Jahre, so ist in den Funktionen «Rechtsschutz und Sicherheit» sowie «Kultur und Freizeit» ein deutlicher Mehraufwand festzustellen. Erfreulich ist hingegen der nach wie vor tiefe Aufwand im Bereich «Behörden und Verwaltung» (inklusive Verwaltungsliegenschaften) sowie die leichte Abnahme bei der «Sozialen Wohlfahrt».

Problemereich Gesundheit

Nach wie vor nicht in den Griff zu kriegen sind die Ausgaben im Gesundheitsbereich. Diese Kosten können jedoch von der Gemeinde fast gar nicht beeinflusst werden. Einerseits steigt der Aufwand im Spitalbereich kontinuierlich an, während andererseits zum Beispiel im Bereich Spitex massiv höhere Kosten auf die Gemeinden überwälzt werden. (bpd)

Investitionen von 950 000 Franken

Im Verwaltungsvermögen sind Ausgaben von 990 000 Franken und Einnahmen von 40 000 Franken geplant. Das führt zu Nettoinvestitionen von 950 000 Franken. Folgende Projekte sollen 2009 ausgeführt beziehungsweise in Angriff genommen werden:

- Projekt für den Umbau der Gemeindeverwaltung: 50 000 Franken;
- Anschaffung von Büromobilien für die Gemeindeverwaltung: 35 000 Franken;

- Anschaffung von Mobilien für das geplante Ortsmuseum: 85 000 Franken;
- zweite Tranche des Infrastrukturprojektes des FC Greifensee: 470 000 Franken;
- Investitionsbeiträge an das Spital Uster: 101 000 Franken;
- Sanierung des Grabenweges: 55 000 Franken;
- Sanierung der Pumpwerke im Abwasserbereich: 194 000 Franken. (bpd)

Uster

100 Anbieter an der Uster Messe

Die Uster Messe steht vor der Tür: Übernächste Woche buhlen von Donnerstag bis Sonntag rund 100 Anbieter um die Gunst des Publikums.

Die Vorbereitungen für die diesjährige Uster Messe vom 23. bis 26. Oktober sind zu einem grossen Teil abgeschlossen. «Bereits jetzt steht fest, dass diese sehr attraktiv sein wird», so der Verein Uster Messe in seiner Vorschau. 100 Anbieter präsentieren ihre Produkte und Dienstleistungen. Gut zwei Drittel davon sind in Uster ansässig. Dazu gesellt sich ein Drittel auswärtige Geschäfte aus der nahen Region.

Geöffnet ist die Messe am Donnerstag, 23. Oktober (14 bis 22 Uhr, Festwirtschaft bis 24 Uhr), am Freitag, 24. Oktober (14 bis 22 Uhr, Festwirtschaft bis 2 Uhr), am Samstag, 25. Oktober (13 bis 22 Uhr, Festwirtschaft bis 2 Uhr), und am Sonntag, 26. Oktober (10.30 bis 19.30 Uhr, Festwirtschaft bis 19 Uhr). Der Eintritt ist wie in den vorangegangenen Jahren gratis.

Lungern/Schönbüel als Gastregion

Die Aussteller präsentieren sich in der Landi-, in der Stadt- und in einer eigens dafür aufgestellten, 70 Meter langen Zelthalle. In der Landihalle präsentieren – unter anderen – 14 Aussteller auf über 700 Quadratmetern die Sonderausstellung «Rund ums Huus». Als Gastregion konnte Lungern/Schönbüel im Grenzgebiet Kanton Obwalden/Berner Oberland verpflichtet werden.

Eröffnung durch Natalie Rickli

An allen Ausstellungstagen ist für musikalische Umrahmung gesorgt. Am Donnerstag findet zudem die zehnte Karaoke-Schweizer-Meisterschaft statt. Im grossen Messerestaurant werden während der Messe diverse Shows gezeigt. Eine Tombola lockt mit tollen Preisen. Im Zelt werden 300 Restaurantplätze angeboten. Hauptredner an der Eröffnungsfestfeier vom Donnerstag sind Usters Stadtpräsident Martin Bornhauser und SVP-Nationalrätin Natalie Rickli. (eing)

Uster

Riedikerstrasse teilweise gesperrt

Seit Montag ist die Riedikerstrasse auf dem Teilstück Hauflandweg bis Liegenschaft Riedikerstrasse 61 – also auf der Höhe der Firma Tius AG Uster Tief- & Strassenbau – in Fahrtrichtung Uster für den Fahrzeugverkehr gesperrt. Die Sperrung dauert bis Freitag, 31. Oktober, beziehungsweise bis zur Beendigung der Arbeiten. Der Verkehr aus Riedikon wird in dieser Zeit über Niederuster umgeleitet. Die Fahrt von Uster in Richtung Riedikon ist für den allgemeinen Verkehr gestattet, der in beide Fahrtrichtungen mögliche Busverkehr wird mittels Lichtsignalanlage bevorzugt. (bpd)

Reklame

**Nichts ist sicher.
Dagegen tun wir
unser Bestes.**

Die Mobilien
Versicherungen & Vorsorge

Geschäftsagentur Uster
Jean-Jacques Gueli ssau
Barnstrasse 13, 8610 Uster
Telefon 044 906 91 11
Telefax 044 906 91 12
uster@mobli.ch, www.mobli.ch

Unfähige Politiker rausschmeissen

Der Ustermer Fritz Hammer hat beim Kanton eine Einzelinitiative eingereicht. Darin fordert er, dass Politikerinnen und Politiker, die in ihrem Amt versagen, abberufen werden können.

Hammer führt aus: «Ist jemand gewählt, ist es Pflicht, sich für das Wohl der Bevölkerung einzusetzen.» Gerade dieses Grundprinzip würde des Öfteren missachtet. Das heisst: Ein Politiker, der sein Wahlversprechen nicht einhält – Rauschmiss aus der Politik; Massnahmen, die ohne Einbezug der Bevölkerung getroffen würden – Amtsentzug; missbräuchlich eingesetzte Steuergelder – politische Kündigung.

Abstimmung von 1981 als Beleg

Als Beispiel führt er einen 1981 gesprochenen Kredit an, der für die Aufhebung der Bahnübergänge zwischen Wallisellen bis Uster Werrikon gesprochen wurde. Der Werriker Bahnübergang besteht bekanntlich auch 27 Jahre nach dieser Abstimmung immer noch. Gemäss Hammer soll nun der offene Kredit «stillschweigend» für das Lorenprojekt verwendet werden. Dieses Beispiel zeige deutlich, «dass die Bevölkerung nicht ernst genommen wird, dass der Regierungsrat hier die gesamte Bevölkerung ausklammert.» Konsequenterweise müssten also sämtliche Regierungsräte seit 1981 mit einem Amtsverbot belegt werden. Dazu müssten wohl noch ein paar Kommunalpolitiker dran glauben.

Dass diese Einzelinitiative eine Chance hat, bis an die Urne zu kommen, darf wohl bezweifelt werden, was Hammer wiederum zur Aussage verleiten könnte, dass dem Willen des Volkes nicht Genüge getan werde. (brü)

Uster Der Regierungsrat wurde beauftragt, die Idee einer Hochlegung der S-Bahn zu prüfen

Hebt der Zug in Uster bald ab?

Um verkehrstechnische Probleme in Uster zu lösen, bringen drei Kantonsräte in einem Postulat eine visionäre Idee ein: die Hochlegung des Bahntrassees innerhalb des Ustermer Siedlungsgebiets.

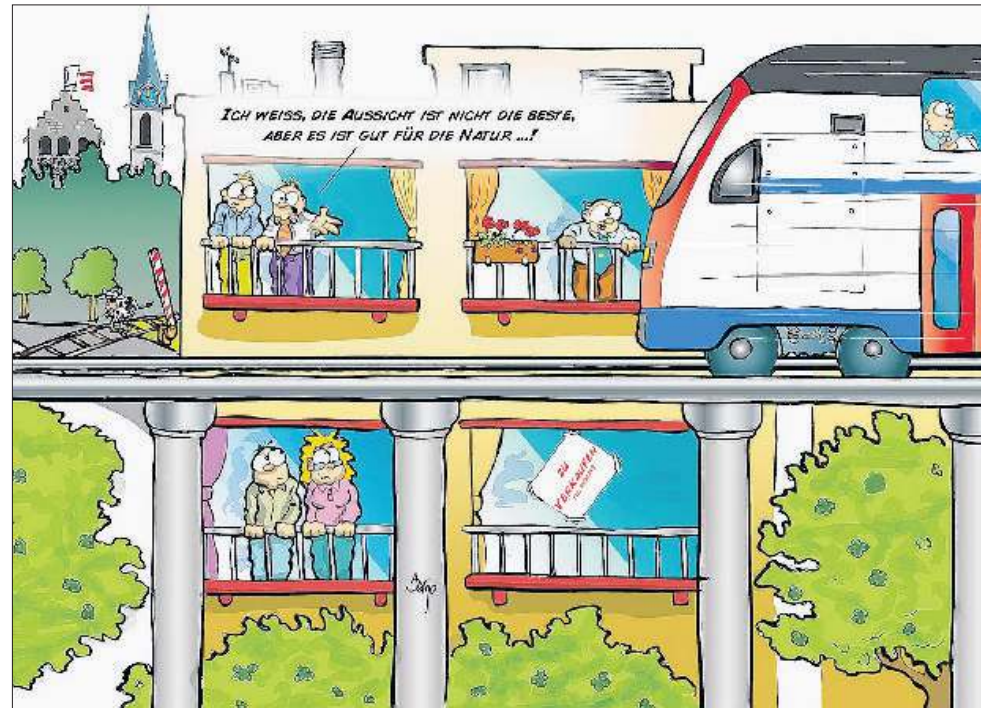
Mirjam Schwaller

Zerschnitten durch die Bahnlinie – Uster wird immer wieder als «zwei-geteilte Stadt» bezeichnet. Dies und die damit verbundenen Barrieren vor den Bahnübergängen sind manchen ein Dorn im Auge. So auch den drei grünen Kantonsräten Ornella Ferro, Peter Weber und Françoise Okopnik: Sie haben deshalb beim Regierungsrat ein Postulat eingereicht. Mit einer visionären Idee: Anstatt einen Viadukt für den motorisierten Verkehr über das Bahntrasse zu bauen – wie das im Gebiet Uster West geplant ist –, soll das Bahntrasse selbst hochgelegt werden. Und zwar auf einer Länge von drei Kilometern zwischen dem Gebiet Loren und Aathal.

Der Regierungsrat muss nun prüfen, ob durch solch einen Viaduktbau eine «nachhaltige Stadtentwicklung mit langfristigerem Horizont erreicht werden kann», wie es im Postulatstext heisst.

Auch ökologische Vorteile

«Die Bahn hat im Gebiet Zürcher Oberland seit 150 Jahren die gleiche Linienführung», so Peter Weber, «vielleicht ist es einmal an der Zeit, diese zu überdenken.» Allerdings sei es nicht die Meinung des Postulats, dass das Viaduktprojekt sofort realisiert werde. Vielmehr sei es ein Denkanstoss für die nächsten dreissig Jahre. Die Kosten des Projekts und andere konkrete Details seien deshalb noch nicht Teil der Diskussion.



Die Aussicht der Bahnlinsen-Anstösser würde zwar durch den Viadukt etwas beeinträchtigt, dafür wäre jene der Zugreisenden umso schöner... (Cartoon: Sergio J. Lievano)

Das Strassenprojekt Uster West stellt für die drei grünen Kantonsräte keinen ökologisch nachhaltigen Lösungsansatz dar, wie sie im Postulat schreiben. Eine S-Bahn-Hochlegung hingegen habe nicht nur Vorteile im städtebaulichen, sondern auch im ökologischen Bereich: So versprechen sich die Postulatsteller vom Projekt die Lösung ökologischer Probleme im Bereich Natur- und Moorschutz – so etwa im Gebiet Loren – sowie die Entflechtung der Verkehrswege, was Fussgängern und Velofahrern zugute käme.

Städtebaulich gesehen soll der Viadukt die Zweiteilung Usters entschärfen und die Zentrumsgebiete verdichten.

Schwebbahn statt S-Bahn?

Diese eben genannten Vorteile erkennt zwar auch Stadtplaner Walter Ulmann – insbesondere würde es ihn freuen, wenn die Barrieren verschwinden würden. Dennoch steht er der Idee skeptisch gegenüber: «Auch ein Viadukt wäre ein Trenngürtel», gibt er zu bedenken. Ausserdem befürchtet er eine Steigerung der Lärmbelastung: «Wenn man

die Lärmquelle anhebt, wird der Lärm weiter herum wahrnehmbar.» Der Viadukt müsste mit Lärmschutz-Verkleidungen ausgestattet werden, was optisch «gewöhnungsbedürftig» sei. «Es wäre ein Gewaltseingriff, der das Stadtbild stark prägen würde», ist er überzeugt. Im Übrigen habe erst einmal der Bau einer Doppelspur zwischen Uster und Rapperswil Priorität. Ganz abgeneigt ist er der Idee jedoch nicht: «Vielleicht», so sinniert er, «könnte man einmal den Gedanken einer Magnet-Schwebbahn ins Auge fassen...»

Uster

Asylnotunterkunft wird weitergeführt

Die Asylnotunterkunft beim Schützenhaus in Uster wird weitergeführt. Der Vertrag der Stadt Uster mit dem kantonalen Sozialamt und der für die Betreuung zuständigen Firma ORS Service ist neu unbefristet, wie die Stadt gestern mitteilte. Seit 2004 werden in der militärischen Schutzbaute Asylsuchende untergebracht. Beim Betrieb habe es in den letzten Jahren keine nennenswerten Probleme gegeben, heisst es in der Mitteilung. Untergebracht und betreut werden in der Unterkunft maximal 90 Personen ohne Bleiberecht. Es handelt sich dabei um Personen, deren Asylgesuch definitiv abgewiesen wurde, sowie um Asylsuchende mit Nichtentretensentscheid. Bisher war der Vertrag befristet, neu hat er eine Kündigungsfrist von einem halben Jahr. (sda)

Uster

Drogen sichergestellt

In Uster sind am Mittwochmittag zwei mutmassliche Drogenhändler verhaftet worden. Insgesamt wurden rund 260 Gramm Heroin, ein Kilogramm Streckmittel und über 7000 Franken Bargeld sichergestellt.

Polizisten hatten beobachtet, wie ein 39-jähriger Albaner in der Nähe des Bahnhofs einen Drogenhandel tätigte. Bei der anschliessenden Kontrolle trug er neben zwölf Heroinportionen im Gesamtgewicht von rund 60 Gramm auch Bargeld von über 1000 Franken auf sich. In einer Wohnung in Uster trafen die Polizisten einen mutmasslichen Komplizen des Verhafteten an. Der 22-jährige Landsmann hält sich illegal in der Schweiz auf, wie die Kantonspolizei gestern mitteilte. In der Wohnung stellte die Polizei weitere rund 200 Gramm Heroin, Streckmittel und rund 6000 Franken sicher. Beide Verhafteten waren gemäss Polizeiangaben bereits in Strafuntersuchungen verwickelt. (sda)

