



LEBENSQUALITÄT USTER WEST

Pressespiegel

2011

Wie viel kostete «Uster West» bisher?

USTER. Das neueste «Uster West»-Projekt wirft bei drei Ustermer Kantonsräten einige Fragen auf.

Im Bericht der Kantonsregierung zum Strassenbauprogramm 2011 bis 2013 heisst es zu «Uster West», das Projekt sei in Überarbeitung. Das neue Projekt werde die Bahnüberführung, die Verlegung der Winterthurerstrasse sowie die Sperrung der Werrikerstrasse umfassen.

Die drei Ustermer Kantonsratsmitglieder Ornella Ferro (Grüne), Benno Scherrer Moser (GLP) und Walter Meier (EVP) verlangen nun genauere

Auskünfte. In einer Anfrage schreiben sie, dass die Richtplanfestsetzung durch den Kantonsrat auf der positiven Zweckmässigkeitsbeurteilung von 2004 basierte. Sie möchten wissen, ob die neue Variante in dieser Beurteilung untersucht wurde – und falls ja, auf welchem Platz sie abschloss.

Die Grundlage für die Richtplanfestsetzung durch den Kantonsrat war die Zusicherung, dass das Projekt eine gute Kostenwirksamkeit aufweist. Ferro, Scherrer Moser und Meier erkundigen sich bei der Kantonsregierung, wie die gute Kostenwirksamkeit des aktuellen Projekts begründet wurde.

Der Richtplan zeigt, dass eine neue Strasse durch ein Naherholungsgebiet

und durch den Quellbereich eines Flachmoors von nationaler Bedeutung geplant ist. Die drei Ustermer Kantonsräte wollen unter anderem wissen, wie die Natur- und Heimatschutzkommission sowie die Naturschutzfachstelle diese Parallelführung der Winterthurerstrasse beurteilt haben.

Das Strassenbauprojekt «Uster West», bei dem es sich im Wesentlichen um den Bau einer Überführung handelt, sei seit Jahren ein politisch heikles Thema, schreiben die drei Kantonsräte. «Es stellt sich die Frage, ob es verhältnismässig ist, für eine simple Bahnquerung so viel Geld auszugeben.» Sie verlangen deshalb Auskunft, wie viele Kosten seit 2005 angefallen sind. (zo)

Barrieren sollen verschwinden

USTER. Die Planung für die Unterführung Winterthurerstrasse ist abgeschlossen, das Projekt liegt beim Kanton zur Beurteilung. Deutlich verbessert hat sich die Zusammenarbeit zwischen Initiativkomitee und Stadtingenieur.

EDUARD GAUTSCHI

Die Querelen zwischen dem Initiativkomitee Unterführung Winterthurerstrasse und den Verantwortlichen der Stadt Uster sind offenbar beendet. Noch im Oktober 2010 hatte das Komitee den Stadtrat scharf kritisiert und ihm «schleppende Arbeitsweise» vorgeworfen. Weiter kritisiert es, dass ohne Rücksprache die Rahmenbedingungen des von den Initianten vorgeschlagenen Unterführungskonzepts geändert wurden. An Stelle je eines Rad- und Gehwegs auf beiden Seiten der Strasse war im ersten Entwurf der Stadt nur ein richtungstrennter Rad- und Fussweg geplant worden.

Lob von den Initianten

Werner Kessler, SD-Gemeinderat und Mitglied des Initiativkomitees: «Die Zusammenarbeit mit dem Stadtgenieur Andreas Frei war sehr sachbezogen und entsprechend konstruktiv.» Ins gleiche Horn stösst auch Initiant Paul Stopper: «Das Klima an der Sitzung war gut, der Stadtgenieur hat bei der Projektierung der Unterführung gute Arbeit geleistet.»

Nachdem es anfänglich etwas geharzt hat, ist die Planung des Projekts im Sinne der Initianten vorangetrieben worden. Im Projekt sind nun auf jeder Seite der Strasse, die unter der Bahn durchführt wird, ein Rad- und Fussweg eingezeichnet. Ein weiterer Streitpunkt betraf die Zahl der Gleise. Die SBB hatten verlangt, dass die Unterführung breit genug sein muss, um ein zusätzliches Gleis aufzunehmen. Statt deren drei sollten vier Gleise verlegt werden können. Paul Stopper: «Wir haben uns mit den SBB darauf geeinigt, dass Platz für ein viertes Gleis geschaffen wird – allerdings müssen die SBB für die dadurch ent-

stehenden Mehrkosten aufkommen.» Durch den Bau der Unterführung fällt die erst mit der Vergrösserung des Parkplatzes geschaffene Zufahrt zum Parkplatz der Migros von der Winterthurerstrasse her weg. Die Zufahrt zum Parkplatz soll wieder wie früher ausschliesslich über Zieletenstrasse erfolgen. Ins Auge gefasst wurde auch

eine direkte Erschliessung von der Oberlandstrasse her. Sie hätte über ein unbebautes Grundstück geführt. Das Land ist in Privathand und dürfte zu teuer sein. Gut bedient werden die Fussgänger. Für sie ist von der Unterführung zur Migros ein Treppenaufgang vorgesehen.

Die Kostenschätzung von rund elf Millionen Franken für die Unterführung dürften zu optimistisch gewesen sein. Das räumt auch Werner Kessler ein. «Der Aufwand ist recht gross. Die Unterführung muss ins bestehende Strassennetz des Quartiers eingebettet

werden. Somit entstehen zusätzliche Erschliessungskosten, die in unserer Kalkulation nicht berücksichtigt waren.» So muss zum Beispiel die Kreuzung Brandstrasse baulich angepasst und der Knoten Winterthurer-/Oberlandstrasse umgebaut werden. Gleiches gilt wegen des dort zu erwartenden Mehrverkehrs bei der Einmündung der Zieletenstrasse in die Oberlandstrasse. Die Kosten des gesamten Projekts liegen noch nicht vor. Kessler gibt sich diesbezüglich optimistisch. Er glaubt nicht, dass das Projekt dereinst an der Urne wegen der Kosten schei-

tern wird. «Die Unterführung wird sicher nicht einmal halb so teuer wie die geplante Weststrasse – und die wird nach dem Bau der Unterführung Winterthurerstrasse sowieso überflüssig.»

Im Juni 2008 war die Initiative Pro Unterführung Winterthurerstrasse eingereicht worden. Im September 2009 genehmigte das Ustermer Parlament 470'000 Franken für die Erarbeitung eines Vor- und Bauprojekts. Dank diesem Entscheid können die Kosten für das Projekt ermittelt werden. Schon zweimal waren ähnliche Vorstösse an der Urne gescheitert.



Werner Kessler: «Ich werde mit meiner Harley eines Tages noch durch die Unterführung Winterthurerstrasse fahren können.» Bild: Eduard Gautschi

Uster West aus Richtplan streichen

USTER. Der Verein Lebensqualität Uster West nutzt die öffentliche Planauflage des kantonalen Richtplans, um eine Einwendung zu machen. Der Verein will die Lebensqualität im Gebiet Uster West erhalten und fördern.

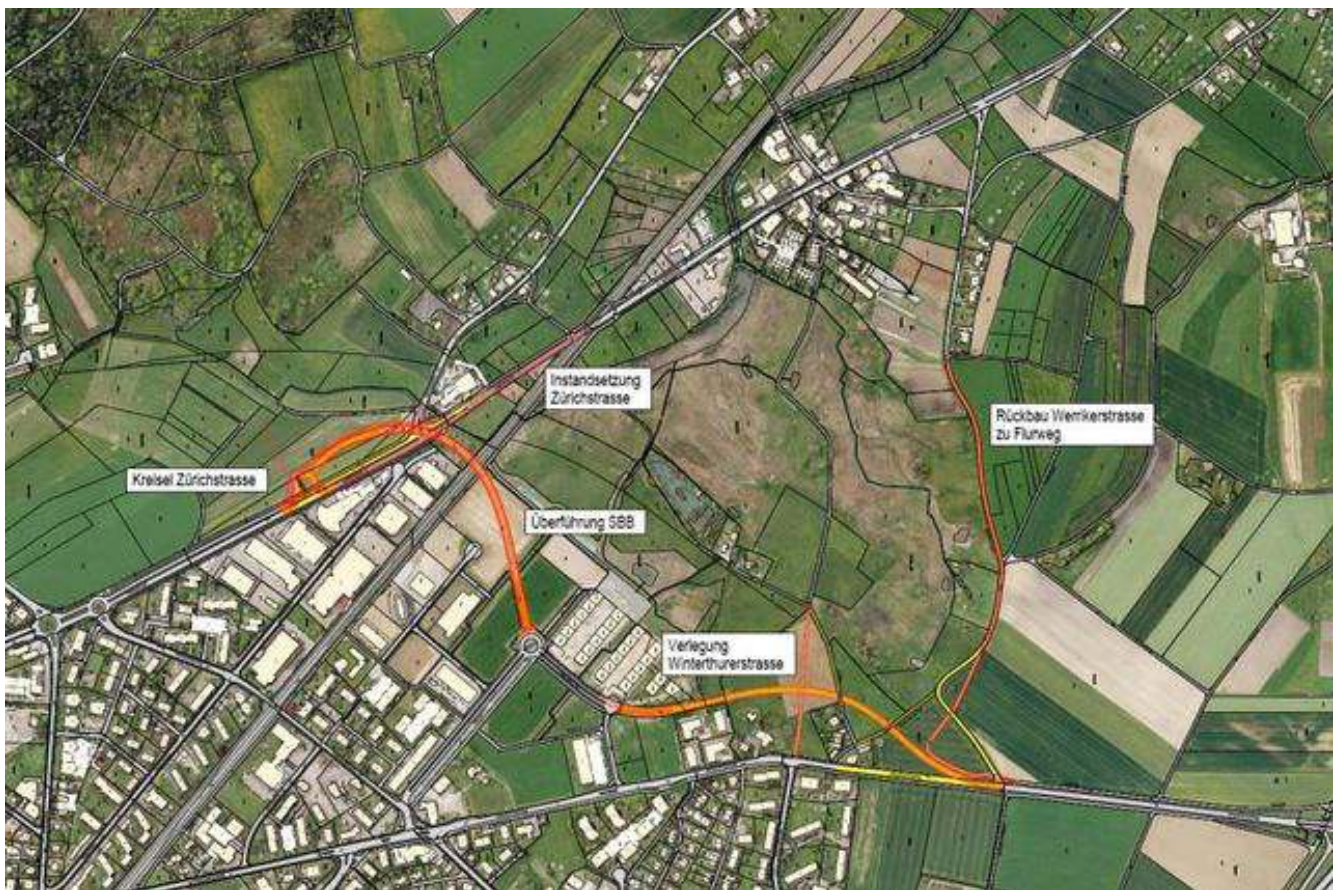
Um das Quartier zwischen Brandschänki und Looren-Allee wirksam vor Verkehr zu schützen, stellt er nun den Antrag, die geplante Strasse Uster West und die Moosackerstrasse aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. Falls diesem Antrag nicht zugestimmt wird, sei das Objekt Uster West unverändert so zu übernehmen, wie es im Verkehrsrichtplan 2007 aufgeführt wurde.

Über Richtplan hinweggesetzt
Laut dem Verein Lebensqualität hat sich die kantonale Verwaltung nach 2007 über den behördenverbindlichen Richtplan hinweggesetzt und eine «richtplanwidrige» Variante verfolgt. Diese Variante verlaufe parallel zur Winterthurerstrasse und «entbehre jeglicher Notwendigkeit». Ausserdem führt sie unmittelbar hinter der Überbauung durch, die die Vereinsmitglieder vor Verkehr schützen wollen. Die öffentliche Auflage des Richtplans dauerte bis zum 15. April. (gau)

Regierungsrat beantragt 21 Millionen für «Uster West»

Aktualisiert um 12:34 Uhr 1 Kommentar

Der Regierungsrat beantragt 21 Millionen Franken für das Strassenprojekt «Uster West». Damit sollen die Übergänge Winterthurer- und Zürichstrasse entlastet werden das leidige Thema «Barrierenschliesszeiten» zumindest im Westen der Stadt Uster bald der Vergangenheit angehören.



(Grafik: zvg)

Artikel zum Thema

Anderes Vorgehen bei «Uster West»

Durch die Fahrplanverdichtung auf der SBB-Linie Zürich – Dübendorf – Uster sowie wegen des steigenden Verkehrsaufkommens werden die Staus vor den Bahnschranken auf der Winterthurer- und der Zürichstrasse in Uster immer länger. Mit dem Strassenprojekt «Uster West» soll eine alternative,

niveaufreie Querung der SBB-Linie als Entlastung der beiden Übergänge Winterthurerstrasse und Zürichstrasse geschaffen werden (wir berichteten). Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat einen Kredit von 21 Millionen Franken für dieses Projekt.

Die Verbindungsstrasse Tösstal – Glattal (Uster) – Pfannenstiel – Zürichsee sei von kantonaler Bedeutung, schreibt der Regierungsrat. Für die Stadt Uster führe diese Verkehrsachse jedoch zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Mit der neuen Strasse «Uster West» werde eine Entlastung der beiden Bahnübergänge an der Winterthurer- und Zürichstrasse geschaffen. Die neue Strasse weist eine Gesamtlänge von 1'260 Metern auf, ist zweistreifig und umfasst folgende bauliche Massnahmen:

Die Verschiebung der Winterthurerstrasse in Richtung Westen von der Schattenacker- bis zur bestehenden Strasse Uster West beim Lorenweg auf einer Länge von 550 Metern um rund 90 Meter.

Bau einer 550 Meter langen Überführung über die SBB-Linie vom Lorenplatz bis zur Zürichstrasse mit Anschlussbereich an den Kreisel Lorenplatz sowie Anschluss an die Zürichstrasse mit dem neuen Kreisel Eschenbüel.

Integration einer Entwässerung mit Strassenabwasserbehandlungsanlage.

Lärmschutzmassnahmen entlang der Zürichstrasse.

Rückbau der Werrikerstrasse zwischen der letzten Liegenschaft von Werrikon und der Winterthurerstrasse zu einem Flurweg.

Erhalt und Förderung der Landschaftsverbindung und der biologischen Durchlässigkeit der Kernbereiche Werriker- und Hoperenriet. Es werden ökologische Pufferzonen und renaturierte Flächen geschaffen.

Das Werrikerriet erfährt eine Ausdehnung um rund zwei Hektaren.

Geplanter Baubeginn ist im Frühling 2013, die Bauzeit beträgt rund zwei Jahre.

Kritik vom Verein Lebensqualität Uster West

Der Stadtrat Uster begrüsst in einer Stellungnahme das vorliegende Projekt und den Antrag des Regierungsrates. Das Projekt entlaste das Gebiet Winterthurerstrasse und werte das kantonale Naturschutzgebiet auf.

Nicht glücklich ist der Verein Lebensqualität Uster West. In einer Mitteilung kritisiert er die «unverblümete Vertretung von Unwahrheiten durch die Regierung». So werde Kantonsrat und Bevölkerung vorgegaukelt, dass die Parallelführung der Winterthurer- strasse «in ihrer ganzen Länge Bestandteil des kantonalen Verkehrsrichtplans vom 26. März 2007» sei. Der Richtplan sehe vor, dass die Strasse «Uster West» ab dem Loren- kreisel auf einer bestehenden Strasse zur Winterthurerstrasse führe. Als Neubau sei im Richtplan lediglich die Überführung über die Bahnlinie

enthalten. Die Parallelführung der Winterthurerstrasse sei vom Kantonsrat in keiner Art und Weise vorgesehen worden.

Der Verein wehrt sich gegen das aktuelle Projekt. Dies, weil es gegen den Moorschutz verstosse und weil die Parallelführung der Winterthurerstrasse jeglicher planungs- rechtlicher Grundlage entbehre. Der Kanton habe «weit Besseres zu tun, als 21 Millionen Franken für ein für Uster schädliches Strassenbauprojekt in den Sand zu setzen».

Bereits 1981 hatte die Stimmbevölkerung des Kantons Zürich ein Rahmenkredit für die Aufhebung von Bahnübergängen an der SBB-Linie Wallisellen-Uster bewilligt. Das Bauvorhaben am Übergang Werrikon wurde jedoch zurückgestellt, da sich Stadt und Kanton nicht auf eine gemeinsame Verkehrslösung einigen konnten. (khe)

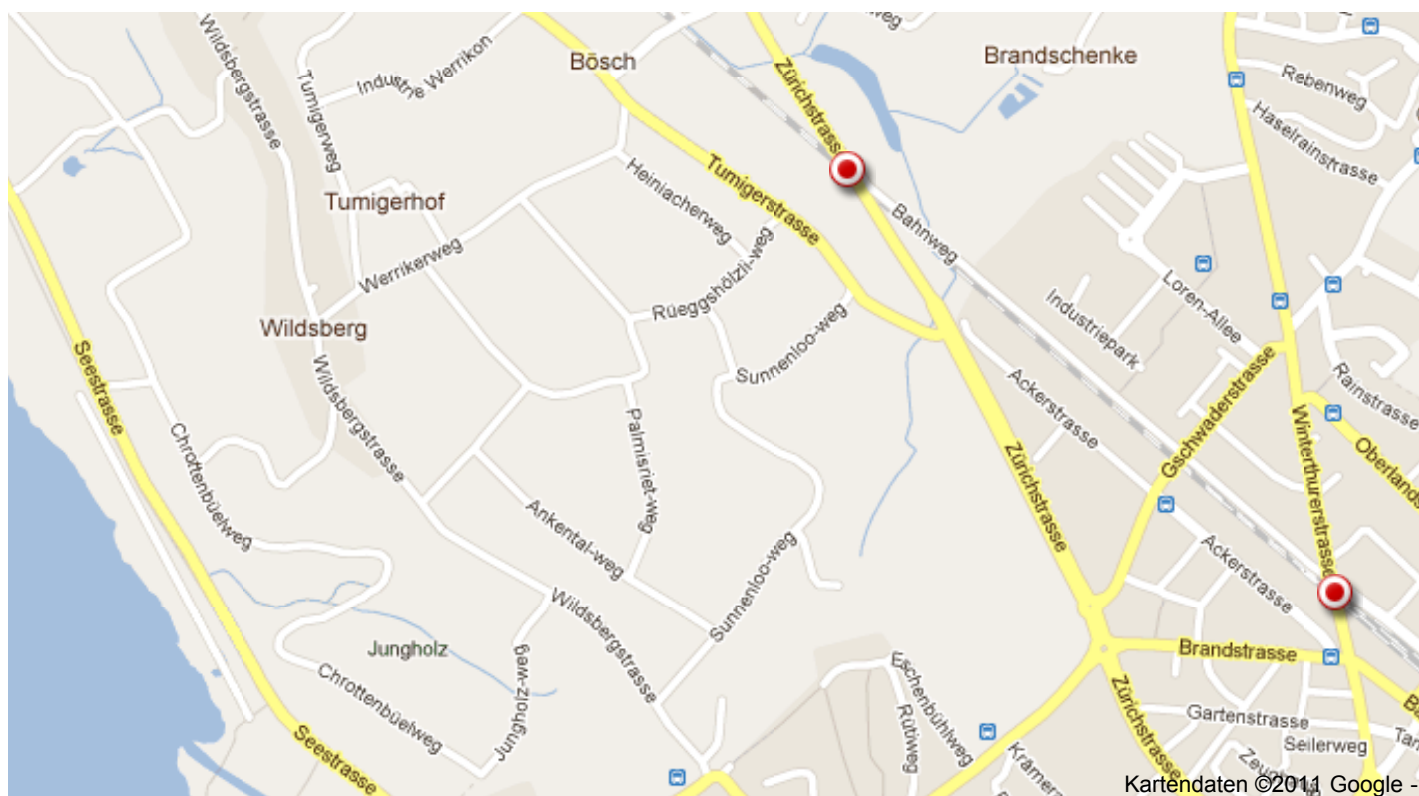
Erstellt: 21.07.2011, 11:19 Uhr



Ustermer Nadelöhr soll behoben werden

Aktualisiert um 13:28 Uhr

Der Zürcher Regierungsrat möchte die Verkehrssituation in Uster verbessern. Ziel ist, die stark frequentierten Bahnübergänge an der Winterthurer- und Zürichstrasse zu entlasten.



Neue Strasse zur Entlastung der Bahnübergänge: Winterthurer- und Zürichstrasse in Uster.

Artikel zum Thema

100 neue Veloparkplätze für Uster

Stichworte

Regierungsrat Zürich



Zürcher Kantonsrat



Etwas gesehen, etwas geschehen?

Ihre MMS-Bilder an

Mit dem Bau der neuen, knapp 1,3 Kilometer langen Strasse verlieren die beiden bestehenden Bahnübergänge ihre kantonale und regionale Bedeutung, wie der Regierungsrat heute Donnerstag mitteilt. Sie dienen jedoch weiterhin als innerstädtische Verbindung.

Mit den geplanten Massnahmen wird ein Teil der Winterthurerstrasse in Richtung Westen verschoben und die bestehende Winterthurerstrasse aufgehoben. Damit wird diese vom Durchgangsverkehr entlastet. Des weiteren wird eine 550 Meter lange Gleisüberführung erstellt.



Haben Sie etwas Aussergewöhnliches gesehen, fotografiert oder gefilmt? Ist Ihnen etwas bekannt, das die Leserinnen und Leser von Tagesanzeiger.ch/Newsnetz wissen sollten? Senden Sie uns Ihr Bild, Ihr Video, Ihre Information per MMS an **4488** (CHF 0.70 pro MMS).



Die Publikation eines exklusiven Leserreporter-Inhalts mit hohem Nachrichtenwert honoriert die Redaktion mit **50 Franken. Mehr...**

Durch den Rückbau der Werrikerstrasse zu einem Flurweg werden zudem die Voraussetzungen geschaffen, die beiden Schutzgebiet Werriker- und Hoperenriet zu vernetzen. Das Werrikerriet wird um rund zwei Hektaren vergrössert. Der Regierungsrat beantragt beim Kantonsrat, 21 Millionen Franken für das Strassenprojekt zu bewilligen. Der Baustart für «Uster West» soll im Frühling 2013 erfolgen. Die Bauzeit beträgt rund zwei Jahre.

Stadt Uster ist zufrieden

Die Wünsche der Stadt Uster seien beim Projekt weitgehend berücksichtigt worden, schreibt der Regierungsrat. Der Stadtrat von Uster begrüsst denn auch das vorliegende Projekt. Mit «Uster West» sollte das leidige Thema «Barriereschliesszeiten» dann mindestens im

Westen der Stadt der Vergangenheit angehören, wie die Stadt mitteilt.

Bereits 1981 hatte die Stimmbevölkerung des Kantons Zürich ein Rahmenkredit für die Aufhebung von Bahnübergängen an der SBB-Linie Wallisellen-Uster bewilligt. Das Bauvorhaben am Übergang Werrikon wurde jedoch zurückgestellt, da sich Stadt und Kanton nicht auf eine gemeinsame Verkehrslösung einigen konnten. (jcu/sda)

Erstellt: 21.07.2011, 13:22 Uhr

21 Millionen für Uster West



Die Umfahrung Uster West soll um die Brandschänki (vorne) bei der Loren geführt werden. Bild: David Kündig

USTER. Der Regierungsrat des Kantons Zürich will die Strasse Uster West bauen. Er legt dem Kantonsrat ein Kreditbegehren über 21 Millionen Franken für die Verbindungsstrasse vor.

CHRISTIAN BRÜTSCH

Die Planung der Strasse Uster West hat bereits einige Jahre und etliche Ehrenrunden auf dem Buckel. Nun wird vom Regierungsrat die nächste Runde eingeläutet. Er legt dem Kan-

tonsrat einen Kreditantrag über 21 Millionen Franken vor. Damit soll die Strasse vom Einlenker auf der Höhe der Schattenackerstrasse im Norden bis zum neuen Kreisel Eschenbüel im Süden gebaut werden können.

Darin eingeschlossen ist eine 550 Meter lange Überführung über die SBB-Linie. Die ursprüngliche Idee, den Bahnübergang Werrikon damit aufheben zu können, wurde fallen gelassen. Durch den Erhalt dieser Barriere kann im Gegenzug die Werrikerstrasse zu einem Flurweg abklassiert werden. Diese Lösung kommt den Nänikern, Werrikern und Naturschützern gelegen. Für Erstere bleibt die Zufahrt nach

Uster erhalten; für die Zweiten kann die Verbindung des Hopperen- und des Glattenriets ausgebaut werden.

Der Stadtrat von Uster begrüsst den Entscheid. Das leidige Thema Barrierenschliesszeiten sollte somit im Westen der Stadt erledigt sein. Widerstand regt sich im Gebiet Brandschänki. Der Verein Lebensqualität Uster West droht mit rechtlichen Schritten gegen die Strassenführung. **Seite 3**

Baubeginn für Uster West im Jahr 2013

USTER. Der Regierungsrat will vorwärtsmachen mit Uster West. Er unterbreitet dem Kantonsrat einen Kreditantrag von 21 Millionen Franken.

CHRISTIAN BRÜTSCH

Uster West: ein Reizwort. Seit Jahren wird geplant, verworfen, rekuriert, diskutiert, eingewendet und erneut geplant. Die ganze Geschichte in ihrer Breite und Tiefe aufzurollen, wäre allein schon seitenfüllend. Da wurde über Kredite aus dem Jahr 1981 und Migrationswege für Frösche, über Überwerfungen und Unterführungen, über Abklassierungen und Aufwertungen debattiert, ohne ein zählbares Resultat zu erreichen.

Und doch: Der Regierungsrat legt dem Kantonsrat nun einen Strassenbaukredit über 21 Millionen Franken vor. Im aktuellen Vorstoss sind viele Punkte, die im Laufe der Jahre diskutiert wurden, berücksichtigt worden. Einige Fragen bleiben dennoch offen, und somit ist gegeben, dass zumindest ein Teil der Gegnerschaft bereits wieder aufrüstet, um das Projekt zu verzögern – wenn möglich sogar zu versenken.

Bahnübergang erhalten

Neu an der Vorlage ist, dass es sich um einen Gesamtkredit für die ganze Strasse Uster West vom Einlenker auf der Höhe Schattenackerstrasse im Norden via Lorenplatz über eine Überführung bis zum neuen Kreisel Eschenbüel handelt. In einer früheren Variante wollte man das Projekt aus dem Kredit für die Aufhebung der Niveauübergänge zwischen Uster und Wallisellen bezahlen. Später sollte nur mehr die Überführung aus dieser Kasse bezahlt werden. Jetzt bleibt dieser Kredit unangetastet.

Aus gutem Grund, da der Bahnübergang in Werrikon gar nicht aufgehoben werden soll. Uster West dient lediglich der Entlastung der beiden Bahnübergänge Werrikon und Winterthurerstrasse. Auch Letzterer soll also gemäss Kanton bleiben. Aber für eine Unterführung der Winterthurerstrasse hat der Gemeinderat bereits 2009 einen Planungskredit über 470'000 Franken gesprochen. Das Vorprojekt wurde bereits mit dem Initiativkomitee besprochen. Die Planaufgabe und die Projektbewilligung sind für diesen Herbst vorgesehen. Sollte nun der Kanton die Strasse Uster West wie geplant bauen können,

ist mit einer Abklassierung der Winterthurerstrasse zu einer Kommunalstrasse zu rechnen. Das wiederum bedeutet, dass die Unterführung Winterthurerstrasse gänzlich aus der Stadtkasse zu berappen sein wird. «Das kantonale Projekt ist Uster West», erklärt Stadtrat Thomas Kübler. Es gebe keine Anzeichen dafür, dass sich der Kanton finanziell an der Unterführung beteiligen wolle. Andererseits könnten Einsparungen beim Projekt erfolgen, wenn die Vorgaben des Kantons nicht vollumfänglich umgesetzt werden müssten.

Werrikerstrasse abklassieren

Nicht nur die Winterthurer-, auch die Werrikerstrasse steht vor einer Abklassierung. Sie soll zu einem Flurweg für Spaziergänger, Radfahrer und landwirtschaftlichen Verkehr werden. Dieser Entscheidung ist das Gegenteil der Verbreiterung, die einhergehend mit der Schliessung des Bahnübergangs Werrikon einmal geplant war. Mit der Abklassierung wird einem naturschützerischen Anliegen Rechnung getragen: der Verbindung der beiden Schutzgebiete Hopperen- und

ANZEIGE

Für eine effiziente und seriöse Schadenbehebung

Als zertifizierter Fachbetrieb verpflichten wir uns zu transparenten Arbeitsabläufen, höchster Arbeitsqualität und fairen Preisen.



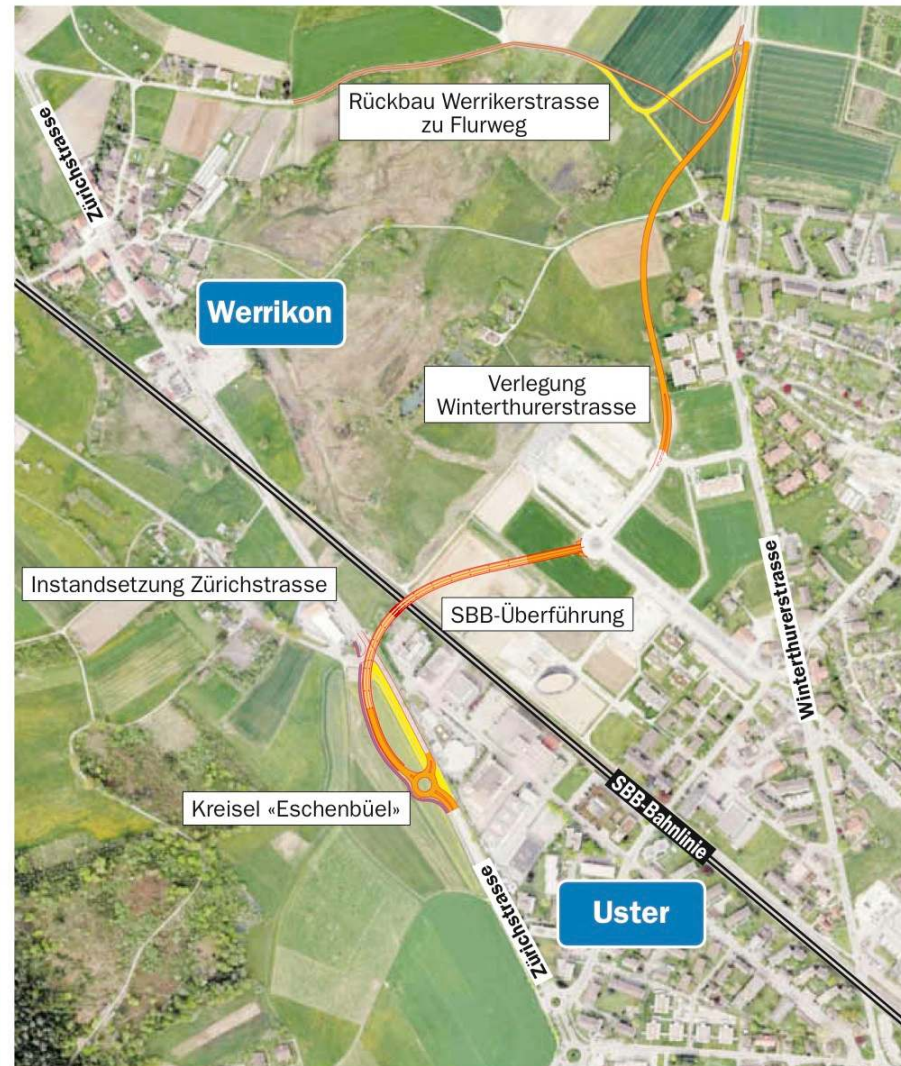
Einwandfrei!

WALDE
CARROSSERIE

Ackerstrasse 43, 8610 Uster
044 905 69 69, www.walde-ag.ch

Werrikerriet. Das Werrikerriet wird gar um rund zwei Hektaren ausgedehnt.

Weiter wurde auf ökologisch ausreichende Pufferzonen und renaturierte Flächen geachtet. Nach einer Umweltverträglichkeitsprüfung waren einige Massnahmen und Optimierungen nötig geworden. Nun schreibt der Stadtrat Uster in seiner Medienmitteilung zum Regierungsratsbeschluss: «Auf der Basis dieses



Grafik: Kanton Zürich/Andreas Steiner

neuen Konzepts konnten die zuständigen Fachstellen und die Koordinationsstelle Umweltschutz des Kantons feststellen, dass das Vorhaben Uster West den Vorschriften über den Schutz der Umwelt entspricht und somit bewilligt werden kann.»

Brandschänki umfahren

Diese Aussage wird vom Verein Lebensqualität Uster West bereits hinterfragt. Die «verkehrstechnisch

absolut unnötige Parallelführung der Winterthurerstrasse quert ein geschütztes Amphibienlaichgebiet und verläuft am Rand eines ebenso bundesrechtlich geschützten Flachmoors», führt der Verein an. Weiter legt er dar, dass die Parallelführung nicht im Richtplan eingetragen ist, und zeigt sich über die «unverblümete Verbreiterung von Unwahrheiten durch die Regierung» erstaunt. Der Verein droht bereits mit rechtlichen Schritten

und hofft, «dass diese unsägliche Zwängerei bereits im Kantonsparlament und nicht erst vor Bundesgericht Schiffbruch erleidet».

Die Strasse soll 2160 Meter lang werden, wovon 550 Meter auf die Überführung über die Bahnlinie entfallen. Stimmt der Kantonsrat dem Projekt zu und erfolgen keine Verzögerungen, sollen die Bagger 2013 auffahren. Bei einer Bauzeit von zwei Jahren wäre die Strasse 2015 fertiggestellt.

22. Juli 2011, Neue Zürcher Zeitung

Stark abgeändertes Projekt für die Strasse Uster West

Regierungsrat stellt Antrag für einen Kredit von 21 Millionen Franken – keine Aufhebung des Bahnübergangs mehr vorgesehen

sho. · Über drei Jahre nach dem ersten Anlauf stellt der Regierungsrat erneut Antrag für den Bau der Strasse Uster West. Dafür soll der Kantonsrat laut einer Mitteilung vom Donnerstag 21 Millionen Franken bewilligen. Die Strasse ist Teil einer neuen Nord-Süd-Verbindung vom Anschluss Uster West der Oberlandautobahn Richtung Forchautostrasse und Zürichsee. Ziel ist es, mit einer niveaufreien Querung der SBB-Linie bei Werrikon westlich von Uster die Entlastung der beiden Übergänge Winterthurer- und Zürichstrasse zu erreichen. Hier sind die Bahnschranken wegen des dichten Zugverkehrs bis 45 Minuten pro Stunde geschlossen.

Kein Bauen mit «altem Geld»

Die neue, zweispurige Strasse ist 1260 Meter lang. Der südliche Abschnitt wird dominiert von einer 550 Meter langen geschwungenen Überführung über die Bahnlinie (Grafik). Der nördliche Teil besteht in einer Verlegung der Winterthurerstrasse um rund 90 Meter auf einer Länge von gut einem halben Kilometer, um Wohngebiete zu entlasten. Vor allem dieser Abschnitt ist umstritten, führt er doch unmittelbar an einem geschützten Flachmoor und vor neuen Wohnbauten vorbei. Baubeginn soll im Frühling 2013 sei, die Arbeiten würden zwei Jahre dauern.

Das Projekt hat eine wechselvolle Geschichte. 2008 wollte die Regierung die Strasse mit einem Kredit aus dem Jahr 1981 finanzieren. Er war im Hinblick auf den Doppelspurausbau der Bahnstrecke zwischen Uster und Wallisellen zur Aufhebung der Niveauübergänge bewilligt worden. Für den Übergang bei Werrikon konnten sich die Stadt Uster und der Kanton damals aber nicht auf eine Lösung einigen. Nachdem die kantonsrätliche Kommission ein Gutachten vorgelegt hatte, zog die Regierung 2009 die Vorlage zurück.



Zuvor hatte sich schon Widerstand unter Anwohnern gebildet. Für sie steht das Projekt im Widerspruch zum Moorschutz. Laut Regierung ist das Feuchtgebiet nicht tangiert, sie musste aber auf Druck der Kritiker einräumen, dass die Schutzverordnung für das Werriker- und Glattenried anzupassen ist. Der Verein «Lebensqualität Uster West» schreibt nun in einer Mitteilung, die Parallelführung der Winterthurerstrasse sei absolut unnötig und im Richtplan nicht eingetragen. Es sei zu hoffen, dass diese «unsägliche Zwängerei» bereits im Kantonsrat und nicht erst vor Bundesgericht Schiffbruch erleide. Erfreut ist dagegen der Stadtrat von Uster: Das Projekt entlaste die Winterthurerstrasse vom Durchgangsverkehr und biete die langersehnte niveaufreie Querung der S-Bahn, teilt er mit. Einverstanden ist der Stadtrat, dass der Bahnübergang Werrikon als direkte Verbindung zwischen Uster und Nänikon erhalten bleibt. Im ersten Projekt sah die Regierung noch seine Aufhebung vor.

Erst Ausbau, dann Rückbau

Das erlaubt es gemäss Antrag, die heute kaum befahrene Werrikerstrasse, die zwischen zwei Mooren hindurchführt, zu einem Flurweg zurückzubauen. Die dadurch mögliche Vernetzung zwischen dem Werriker- und dem benachbarten Hoperenried sei zwingend, damit das Projekt als umweltverträglich beurteilt werden könne, schreibt die Regierung. Vor drei Jahren plante sie noch, die Werrikerstrasse zu verbreitern.

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG

Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von NZZ Online ist nicht gestattet.

Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter:

http://www.nzz.ch/nachrichten/zuerich/stadt_und_region/stark_abgeaendertes_projekt_fuer_die_strasse_uster_west_1.11556474.html

Der nächste Anlauf für das Strassenprojekt Uster West

Über Uster West wird seit Jahren diskutiert. Jetzt will der Zürcher Regierungsrat mit 21 Millionen Franken das Verkehrsnadelöhr in Uster entlasten.

Von Christian Brüttsch

Uster - Seit Jahren wird unter dem Begriff Uster West geplant, verworfen, rekurriert, diskutiert, eingewendet und erneut geplant. Da wurde über Kredite aus dem Jahr 1981 und Migrationswege für Frösche, über Überwerfungen und Unterführungen, über Abklassierungen und Aufwertungen debattiert, ohne ein Resultat zu erreichen.

Und doch: Der Zürcher Regierungsrat präsentiert dem Kantonsrat jetzt einen Strassenbaukredit über 21 Millionen Franken. Im aktuellen Vorstoss sind viele Punkte, die im Laufe der Jahre diskutiert wurden, berücksichtigt worden. Einige Fragen bleiben allerdings offen, und somit ist klar, dass zumindest ein Teil der Gegnerschaft sich bereits wieder in Stellung bringt, um das Projekt zu verzögern oder gar zu versenken.

Neu an der Vorlage ist, dass es sich um einen Gesamtkredit für die gesamte Strasse Uster West handelt. In einer früheren Variante wollte man das Projekt aus dem Kredit für die Aufhebung der Niveauübergänge zwischen Uster und Wallisellen bezahlen. Später sollte die Überführung aus dieser Kasse berappt werden. Jetzt bleibt dieser Kredit unangetastet. Aus gutem Grund, da der Bahnübergang in Werrikon gar nicht aufgehoben werden soll. «Uster West» dient lediglich der Entlastung der beiden Bahnübergänge Werrikon und Winterthurerstrasse. Auch Letzterer soll also gemäss

Kanton bestehen bleiben. Aber für eine Unterführung der Winterthurerstrasse hat der Gemeinderat schon 2009 einen Planungskredit über 470 000 Franken gesprochen. Das Vorprojekt wurde bereits mit dem Initiativkomitee besprochen. Die Planaufgabe und die Projektbewilligung sind für diesen Herbst vorgesehen. Sollte nun der Kanton die Strasse Uster West wie geplant bauen können, ist mit einer Abklassierung der Winterthurerstrasse zu rechnen. Das heisst, die Unterführung Winterthurerstrasse ist gänzlich aus der Stadtkasse zu bezahlen. «Das kantonale Projekt ist «Uster West», sagt Stadtrat Thomas Kübler (FDP). Es gebe keine Anzeichen dafür, dass sich der Kanton finanziell an der Unterführung beteiligen wolle.

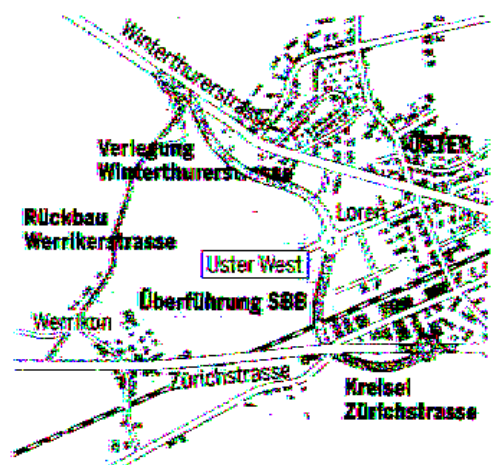
Stadtrat Uster ist zufrieden

Nicht nur die Winterthurer-, auch die Werrikerstrasse steht vor einer Abklassierung. Sie soll zu einem Flurweg für Spaziergänger, Radfahrer und landwirtschaftlichen Verkehr werden. Dieser Entscheidung entspricht dem Gegenteil der Verbreiterung, die einhergehend mit der Schliessung des Bahnübergangs Werrikon einmal geplant war. Mit der Abklassierung wird einem naturschützerischen Anliegen Rechnung getragen: der Verbindung der beiden Schutzgebiete Hopperen- und Werrikerriet.

Weiter wurde auf ökologisch ausreichende Pufferzonen und renaturierte Flächen geachtet. Nach einer Umweltverträglichkeitsprüfung waren einige Massnahmen und Optimierungen nötig geworden. «Auf der Basis dieses neuen Konzepts konnten die zuständigen Fachstellen und die Koordinationsstelle Umweltschutz des Kantons feststellen, dass das Vorhaben «Uster West» den Vor-

schriften über den Schutz der Umwelt entspricht und somit bewilligt werden kann», schreibt der Stadtrat von Uster in einer Mitteilung. Diese Aussage wird vom Verein Lebensqualität Uster West hinterfragt. Die «verkehrstechnisch absolut unnötige Parallelführung der Winterthurerstrasse quert ein geschütztes Amphibienlaichgebiet und verläuft am Rand eines ebenso bundesrechtlich geschützten Flachmoors». Weiter legt der Verein dar, dass die Parallelführung nicht im Richtplan eingetragen ist und zeigt sich über die «unverblünte Verbreitung von Unwahrheiten durch die Regierung» erstaunt. Er hofft, «dass diese unsägliche Zwängerei bereits im Kantonsparlament und nicht erst vor Bundesgericht Schiffbruch erleidet».

Die Strasse soll 2160 Meter lang werden, wovon 550 Meter auf die Bahnüberführung entfallen. Falls der Kantonsrat das Projekt genehmigt und es zu keinen Verzögerungen kommt, werden die Bagger im Frühling 2013 auffahren. Bei einer Bauzeit von zwei Jahren wäre die Strasse im Jahr 2015 fertig gebaut.



TA-Grafikstr

Aufwertung dank Uster West

USTER. Die Strasse Uster West durch das Quartier Loren sorgt an verschiedenen Orten für rote Köpfe. Von Anwohnern wurde bereits die Beeinträchtigung des gleich nebenan liegenden Flachmoors Glattenriet ins Feld geführt. Umweltsachleute erklärten gestern, dass dem nicht so sei.

CHRISTIAN BRÜTSCH

Im kantonalen Richtplan ist die Strasse Uster West vom Einlenker auf der Höhe Schattenackerstrasse im Norden via Lorenplatz über eine Überführung bis zum neuen Kreisel Eschenbühl eingezeichnet. Im nördlichen Teil der geplanten Strasse führt die Strasse direkt entlang des Werriker- und des Glattenriets, bevor sie zwischen den KML-Boxen und der Siedlung Alloro zum Lorenplatz geführt wird. Gegen diesen nördlichen Teil wurden in der Vergangenheit umweltschützerische Bedenken vorgebracht, da es sich um bundesrechtlich geschützte Flachmoore handelt.

Gestern Abend trafen sich nun Mitglieder des schweizerischen Verbands der Umweltsachleute in Uster. Thema

des Abends: «Konflikt Moorschutz/Infrastrukturbau in der Agglomeration».

Gebiete neu vernetzen

Christoph Abegg, der den Umweltverträglichkeitsbericht Uster West mitverfasste, erklärte, dass durch die Aufhebung der Werrikerstrasse und geplanten Anpassungen die ursprünglich zusammengehörenden Gebiete Werriker- und Hopperanriet wieder miteinander verbunden werden könnten. Zudem seien im Bereich der Strasse Pufferzonen als Ried-Erweiterung ausgeschrieben worden. Unter dem Strich resultiere aus naturschützerischer Sicht eine Aufwertung.

Das Moor wird unter anderem aus nordöstlicher Richtung mit Wasser versorgt. «Damit die Strasse nicht als

Riegel wirkt, wird beim Bau auf Durchlässigkeit des Bauuntergrunds geachtet», erklärte Abegg. Es dürfe nicht passieren, dass dem Moor Wasser entzogen werde.

Sensibler Baugrund

«Wir haben wohl von keinem anderen Gebiet derart genaue Daten wie vom Werrikerriet», erklärte Moorschutz-Experte Roland Haab. Er greift auf Messwerte einer Vielzahl von Messstationen zurück. Dass ein Bau wie Uster West ein heikles Unterfangen ist, illustrierte er mit einem anderen Bauprojekt in der Loren.

Die Bauherrschaft hätte, ohne spezielle Massnahmen zu ergreifen, Wasser abgepumpt. Haab konnte genau eruieren, an welchen Tagen gepumpt wurde. An einer Messstation für Moorwasser, die 500 Meter von der Baustelle entfernt steht, betrug der Ausschlag nach unten zehn Zentimeter. «Es war nur ein kurzfristiger Ausschlag ohne Nachwirkungen», betonte er. Es zeige aber auf, in welcher sensiblen Umgebung gearbeitet werde. «Das

Projekt ist moorhydrologisch unbedenklich», gab er grünes Licht.

«Die beste Lösung»

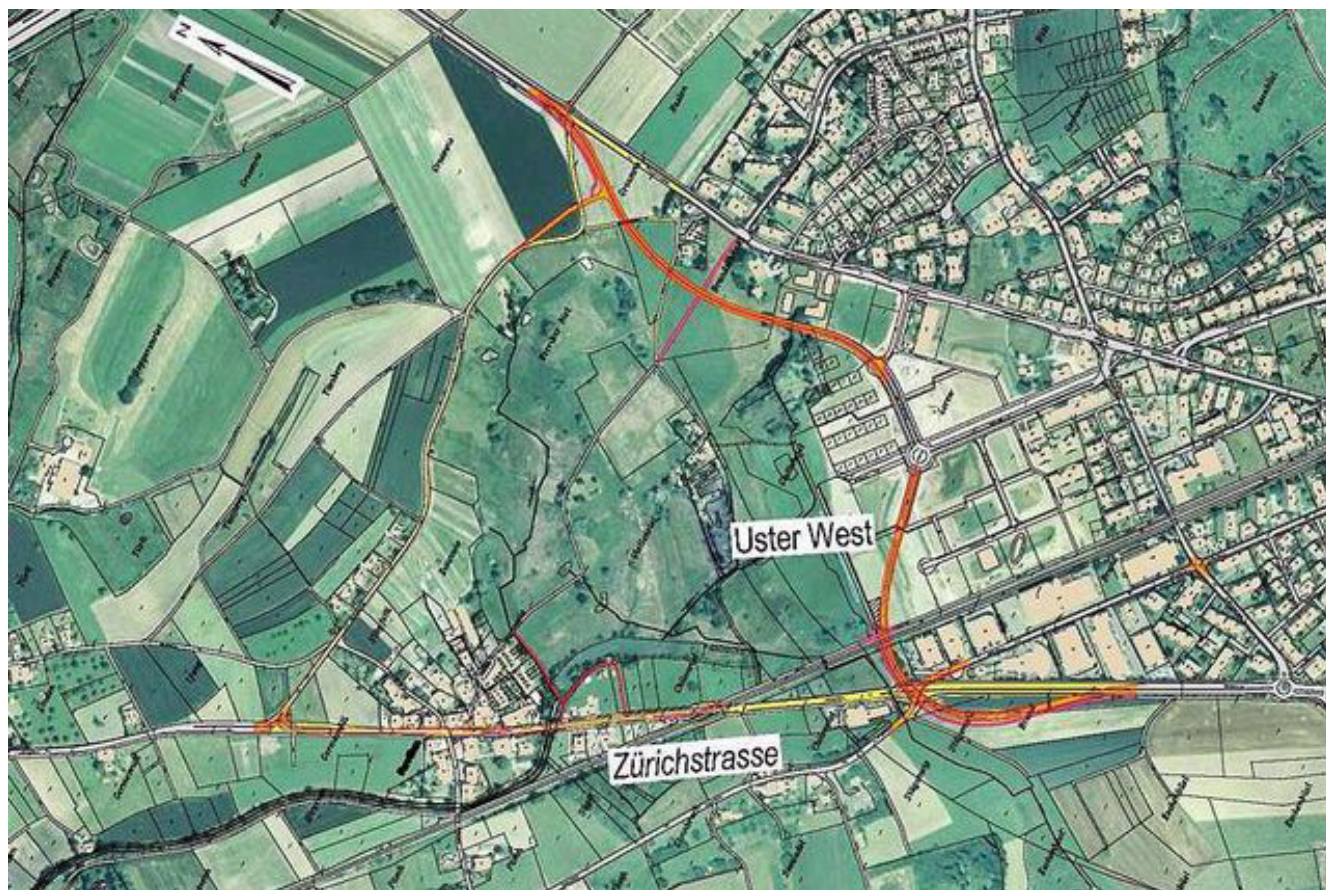
Vertreter des Vereins Lebensqualität Uster West (VLUW) wollten wissen, ob keine Alternativen geprüft worden seien. Haab erklärte, dass dies nicht der Aufgabe entspräche. «Wir erhalten den Auftrag, ein Projekt zu prüfen – und genau das machen wir.» Othmar Martin, Projektleiter beim Tiefbauamt des Kantons, ergänzte, dass zehn Varianten geprüft worden seien und die jetzt geplante Strasse aus verkehrstechnischer und planerischer Sicht die beste Lösung sei.

Dominic Brem, VLUW-Präsident, will das so nicht hinnehmen. Ihm ist aber klar, dass der Kampf gegen die Strasse auf der politischen und nicht auf der planerischen Ebene ausgetragen werden muss. Er entsprach damit dem Wunsch von Christoph Erdin, der den Berufsverband der Umweltsachleute präsidiert: «Wir wollen das Problem aus naturschützerischer und nicht aus politischer Sicht betrachten.»

Kanton: Uster-West und Westtangente Wetzikon sollen flüssigen Verkehr bringen

Aktualisiert am 06.10.2011 4 Kommentare

Der Kanton Zürich plant 2012 bis 2014 verschiedene Projekte zur Verflüssigung des Verkehrs und zur besseren Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer. Zu den grössten Projekten zählen Uster-West und die Westtangente Wetzikon.



Das Projekt Uster-West gehört gemäss Regierungsrat zu den «herausragendsten Projekten» des Bauprogramms 2012 bis 2014. Damit sollen der Verkehr aus dem Zentrum von Uster weiter westwärts geleitet werden und vor allem die beiden Bahnübergänge an der Winterthurer- und Zürichstrasse entlastet werden. (Grafik: zvg)

Artikel zum Thema

Regierungsrat beantragt

21 Millionen für «Uster West»

Zweifel an Angaben zu «Uster West»

Der Regierungsrat hat den Kantonsrat über die in den kommenden drei Jahren geplante Umsetzung von Infrastrukturprojekten orientiert. Zu den Schwerpunkten 2012 bis 2014 gehören die Erhöhung der Sicherheit vor allem für Fussgänger und Velofahrer sowie Massnahmen

Standortförder Wetzikon: «Ich würde eine Westtangente bauen» zur Verflüssigung des Verkehrs.

Flüssiger Verkehr als oberste Priorität

2012 bis 2014 will der Regierungsrat wiederum rund 30 Millionen Franken pro Jahr investieren. Für den Lärmschutz sowie für Strassennetz- ergänzungen und -erneuerungen werden weitere 60 Millionen Franken eingeplant.

Der Schwerpunkt im Bauprogramm liegt unter anderem bei der Optimierung der Verkehrsverhältnisse innerorts. Dabei sollen primär die Verkehrssicherheit erhöht, Staus vermieden und der Verkehr verflüssigt werden. Insbesondere soll auch die Fahrplansicherheit der öffentlichen Busse gewährleistet sein.

Ustermer und Wetziker Projekte sind dabei

Zu den grossen Projekten des Kantons zählen auch zwei aus dem Oberland: Uster West sowie die Wetziker Westtangente.

Für Uster-West hat der Regierungsrat dem Kantonsrat einen Kredit über 21 Millionen Franken vorgelegt für die Überführung der SBB-Linie, die Verlegung der Winterthurerstrasse sowie für verschiedene Ausgleichsmassnahmen, wie die Sperrung der Werrikerstrasse. Damit verbunden sind Aufwertungs- und Vernetzungsmassnahmen der beiden national geschützten Flachmoore Werriker- und Hoperenriet.

Auch für die Westtangente in Wetzikon hat der Regierungsrat Pläne: Der Abschnitt zwischen der Zürich- und der Usterstrasse wird voraussichtlich 2014/2015 erstellt, gemeinsam mit dem Abschnitt zwischen der Kastell- und der Pfäffikerstrasse.

Velofahren fördern

Beim Radwegbau setzt der Regierungsrat auf die Schliessung von Radweglücken und die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere auf Schulwegen. Verschiedene Projekte im Glatt- und Limmattal werden in den nächsten Jahren umgesetzt, weitere sind im ganzen Kanton geplant.

Unabhängig vom Radwegbau soll das Bewusstsein für das Verkehrsmittel Velo in der Bevölkerung gestärkt werden. Unter anderem sind ein kantonales Mobilitätsmanagement, Velofachtagungen, verbesserte Signalisation der Velowege, neues Kartenmaterial, bessere Veloparkierung sowie die Entwicklung eines Bike&Ride-Konzept vorgesehen. Eine Koordinationsstelle für den Veloverkehr wird 2012 den Betrieb aufnehmen. (khe)

Erstellt: 06.10.2011, 10:17 Uhr

Weniger Verkehr – flüssigerer Verkehr

REGION. In den nächsten drei Jahren nimmt der Kanton mehrere Projekte in Angriff, um den Verkehr zu verflüssigen und die Sicherheit von Fussgängern und Velofahrern zu verbessern. Unter anderem in Grüningen, Wetzikon, Pfäffikon und Uster.

MANUEL REIMANN

Rund 30 Millionen Franken will der Zürcher Regierungsrat jährlich in die Erhöhung der Sicherheit, vor allem für Fussgänger und Velofahrer, sowie in Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs investieren. Weitere 60 Millionen Franken sind für den Lärmschutz sowie für Strassennetzergänzungen und -erneuerungen eingeplant. Dies schreibt er in seinem Bericht über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2014 bis 2014.

Auch Projekte in der Region sind in diesem Strassenbauprogramm enthalten. Ganz am Anfang des Berichts wird die Oberlandautobahn erwähnt. Der Regierungsrat hält fest, dass der Bund vorsieht, die Autobahn vom Brüttseller Kreuz bis zur Verzweigung Reichenburg ins Nationalstrassennetz aufzunehmen.

Grüningen: baldiger Entscheid

Rund 20 Millionen Franken pro Jahr möchte die Zürcher Kantonsregierung in die Verbesserung des Kantonsstrassen-

sennetzes, insbesondere in den stark verkehrsbelasteten Agglomerationsgebieten, investieren.

Schon länger ein Thema ist diesbezüglich die Stedtligasse Grüningen. Zu dieser schreibt der Regierungsrat, dass der Kanton verschiedene Umfahrvarianten geprüft habe. «Dabei wurde keine verhältnismässige, allen Schutzinteressen gleichermaßen gerecht werdende Umfahrlösung gefunden.» Zwei Varianten wurden vertieft betrachtet – die «Talvariante» und die «Brückenvariante». Der Regierungsrat beabsichtigt, den Variantenentscheid Ende des laufenden oder Anfang des nächsten Jahres zu fällen.

Wetzikon: teurere Westtangente

Zur Westtangente Wetzikon meint der Regierungsrat, dass die geplante Verbindungsstrasse zwischen der Zürichstrasse und der Pfäffikerstrasse zur Entlastung der Bahnhofstrasse im kantonalen Richtplan mit einem kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont versehen sei. Der Abschnitt der Weststrasse zwischen Uster- und Kastellstrasse ist bereits in Betrieb, der Abschnitt Zürichstrasse–Usterstrasse wird voraussichtlich 2014/2015 umgebaut. Dieser Abschnitt wird gemeinsam mit dem Abschnitt zwischen der Kastell- und der Pfäffikerstrasse erstellt. Hier ist die Projektierung anzupassen, was zu einer Verzögerung gegenüber der letztjährigen Prognose führt.

Zudem berücksichtigt die Projektierung neu die Unterführung unter der

Bahnlinie und dem Chämtnerbach. Wegen dieses Unterführungsbauwertes rechnet der Regierungsrat mit einer «erheblichen Kostensteigerung». Die gesamte Westtangente wird für die noch zu erstellenden und anzupassenden Abschnitte Investitionskosten von rund 45 Millionen Franken verursachen.

Pfäffikon: Bahnunterführung

Erwähnung findet ferner die Ortsentlastung von Pfäffikon. In einer Studie zur Verkehrssteuerung sind verschiedene Möglichkeiten untersucht worden, um zumindest eine gewisse Entlastung zu erreichen. Als erste Etappe soll daher eine Bahnunterführung an der Tunnelstrasse eine barrierefreie Ortsverbindung im Zentrum ermöglichen. Diese würde zusammen mit drei weiteren Knotenanpassungen eine Verflüssigung des Verkehrs der Achsen Wetzikon–Pfäffikon–Uster und Rusikon respektive Hittnau–Pfäffikon–Uster sowie eine Teilverlagerung des Verkehrs aus dem Kernbereich bewirken. Die Kosten für diese erste Etappe werden auf 25 Millionen Franken geschätzt, Baubeginn ist im Jahr 2014.

«Uster West»: Kreditvorlage

Zum Projekt «Uster West» schreibt der Regierungsrat, dass er dem Kantonsrat am vergangenen 13. Juli die Kreditvorlage über 21 Millionen Franken für das überarbeitete Projekt überwiesen hat. Dieses Projekt umfasst bekanntlich die Überführung der SBB-Linie, die

Verlegung der Winterthurerstrasse und die Sperrung der Werrikerstrasse. Mit der Projektfestsetzung kann weiterhin Mitte 2012, mit dem Baubeginn im Jahr 2013 gerechnet werden.

Fällanden: Baustart 2014

Keine wirklichen Neuigkeiten verkündet der Regierungsrat schliesslich zur Umfahrung Fällanden: Er hält fest, dass der Kanton bis Ende des laufenden Jahres einen Entscheid über das weitere Vorgehen fällen wird, mit einem Baubeginn kann frühestens im Jahr 2014 gerechnet werden.

ANZEIGE

Alles unter einem Dach

- **Neuwagen und Occasionen**
- **Service aller Marken**
- **Carrosserie-Spenglerei**
- **Autospritzwerk**
- **SB-Waschanlage**



Mönchaltorf | Telefon 044 949 1000
www.huser-automobile.ch

VSCI Carrosserie

397218

Wer bezahlt die Unterführung Winterthurerstrasse?

Aktualisiert am 27.10.2011

Gemeinderat Werner Kessler hat eine Anfrage zum Projekt «Unterführung Winterthurerstrasse» eingereicht. Der Stadtrat soll das Projekt erläutern und Auskunft über die Kosten und deren Verteilung geben.



(Archivbild ZO/AvU)

Artikel zum Thema

Kanton: Uster-West und Westtangente Wetzikon sollen flüssigen Verkehr bringen
Regierungsrat beantragt 21 Millionen für «Uster West»

Im Juli hat der Regierungs- dem Kantonsrat 21 Millionen für den Bau der Umfahrungsstrasse «Uster West» beantragt. Mit dem Projekt wird in Uster jedoch weder der Niveauübergang an der Zürichstrasse noch derjenige an der Winterthurerstrasse aufgehoben. Für Gemeinderat Werner Kessler sind dazu noch einige Fragen offen.

**Smart bei Kollision in Uster umgekippt
Bahnübergang in Uster wegen defektem
Gleis gesperrt
Zweite Bauetappe an der
Winterthurerstrasse**

Der Stadtrat habe 2009/2010 aufgrund einer Volksinitiative ein Strassenunterführungsprojekt ausgearbeitet, das die Aufhebung des Niveauübergangs an der Winterthurerstrasse vorgesehen habe, so Kessler in seiner Anfrage. Dem Stadtrat liege eine Stellungnahme des Kantons vor.

Kessler möchte nun vom Stadtrat wissen, aus welchen Teilen das Projekt «Unterführung Winterthurerstrasse» bestehe und wie hoch dessen Kosten seien. Da es sich bei der Strasse im Bereich der Bahnquerung um eine kantonale Strasse handle, sei der Kanton ebenfalls baupflichtig. Kessler ist deshalb der Meinung, dass der Kanton die vollen Kosten des Projektes übernehmen müsse, und fragt den Stadtrat, ob dieser das genauso sehe. Allenfalls würden auch die SBB einen Teil der Kosten tragen.

Ausserdem fragt Kessler, wann die Stadt Uster das Projekt «Unterführung Winterthurerstrasse» der Zürcher Baudirektion zur Beurteilung eingereicht habe sowie wann und mit welchem Wortlaut diese Stellung genommen habe.

Der Stadtrat soll zudem den weiteren «Fahrplan» für das Projekt mit Genehmigung, Antrag und so weiter darlegen. (khe)

Erstellt: 27.10.2011, 09:07 Uhr

Unterführung Aathalstrasse muss warten

USTER. Der Kanton macht die Realisierung der Unterführung an der Aathalstrasse abhängig vom Bau der Oberlandautobahn. Die vorzeitige Umsetzung – wie sie ein Ustermer Parlamentarier vorschlägt – lehnt er ab.

STEPHAN KÄLIN

Der Bau der Oberlandautobahn ist ein Projekt mit langer Vorgeschichte und ungewisser Zukunft. Als flankierende Massnahme ist im Projekt eine Bahnunterführung an der Aathalstrasse in Uster geplant. Darauf möchte die örtliche FDP aber nicht länger warten. Im März dieses Jahres reichte der Ustermer FDP-Gemeinderat Rudolf Locher deshalb ein Postulat ein und forderte darin Abklärungen über eine mögliche vorgezogene Realisierung der Unterführung, die vom Bau der Oberlandautobahn losgelöst ist. Die Tren-

nung der Zuständigkeiten von Bund und Kanton bei den geplanten Bauwerken würde diese Chance eröffnen, meint der Parlamentarier.

Barriere dosiert Verkehr

Der Ustermer Stadtrat hat in der Folge beim Kanton abgeklärt, wie es um dessen Bereitschaft steht, die Unterführung ohne – oder mit verzögertem – Bau der Oberlandautobahn zu realisieren. Die nun vorliegende Antwort des Amtes für Verkehr ist deutlich: «Aus Sicht des Kantons besteht keine Veranlassung, die Unterführung Aathalstrasse unabhängig von der Oberlandautobahn zu realisieren.»

Anders als der Postulant ist der Kanton der Meinung, dass der Bau einer Unterführung an der Aathalstrasse zu Mehrverkehr in der Stadt führen würde. Der Bahnübergang habe heute eine positiv dosierende Wirkung für den Verkehr. Eine barrierefreie Zu- und Wegfahrt zur Autobahn werde ausserdem erst mit der Eröffnung der

Oberlandautobahn erforderlich, weil die Aathalstrasse dann zu einem wesentlich bedeutenderen Zubringer würde, heisst es in der vorliegenden Postulatsantwort.

Bau kostet rund 20 Millionen

Rudolf Locher wollte nicht nur die Bereitschaft des Kantons zur vorzeitigen Realisierung der Unterführung erfahren, sondern auch Angaben über die vorgesehenen Kosten des Projekts erhalten. Beim kantonalen Amt für Verkehr rechnet man mit insgesamt rund 20 Millionen Franken für die Planung und den Bau der Bahnunterführung, heisst es in der Antwort dazu. Allerdings sei das eine sehr grobe Schätzung. Auf beide Seiten seien Abweichungen bis zu 30 Prozent denkbar.

In seinem Postulat stellte Locher zudem die Frage, ob die Stadt Uster die Unterführung vorfinanzieren könnte und was nötig wäre, damit die Kosten zurückerstattet würden – mit oder ohne der Realisierung der Oberlandauto-

bahn. In der Antwort heisst es dazu, dass ein derartiges Vorgehen zwar grundsätzlich möglich wäre, die Zuständigkeit für die Ausführung aber trotzdem beim Kanton bleiben würde. Eine Kostenrückerstattung kann dieser nur in Aussicht stellen, wenn die Oberlandautobahn tatsächlich realisiert wird, und auch dann nur, wenn die Unterführung auch künftig in der Zuständigkeit des Kantons verbleibt.

Perimeter noch nicht festgelegt

Die Eigentumsabgrenzung zwischen Bund und Kanton im Falle des Baus der Oberlandautobahn ist nämlich noch nicht festgelegt. Es sei aber davon auszugehen, dass die Unterführung ausserhalb des Nationalstrassenperimeters und somit in den Zuständigkeitsbereich des Kantons zu liegen käme, heisst es in der Antwort. Das Ustermer Parlament wird sich in einer seiner nächsten Sitzungen mit der Postulatsantwort und der ablehnenden Haltung des Kantons beschäftigen.

Stadtrat will im Frühling 2013 über Unterführung abstimmen

Aktualisiert am 08.12.2011 1 Kommentar

In der Antwort auf eine Anfrage von Werner Kessler schreibt der Ustermer Stadtrat, dass er im Frühling 2013 über die Unterführung Winterthurerstrasse abstimmen lassen will und der Kanton vorerst keinen finanziellen Beitrag leisten wolle.



Die Unterführung Winterthurerstrasse soll den Verkehr flüssiger laufen lassen. (Archivbild: Mano Reichling)

Artikel zum Thema

Wer bezahlt die Unterführung Winterthurerstrasse?

Oberland- und die Bankstrasse und einem Anschluss an die Rampe der Energie Uster AG und einen Parkplatz mit Ausbau an die Zieletenstrasse.

Der Ustermer Stadtrat hat auf die Anfrage von Gemeinderat Werner Kessler, betreffend das Projekt Unterführung Winterthurerstrasse reagiert. Das Projekt bestehe aus vier Teilen, dem Unterführungsquerschnitt, beidseitig angeordneten Rad- und Gehwege, einer Anbindung an die

Die Kosten für das Projekt würden sich etwa auf 24,5 Millionen Franken belaufen, schreibt der

Stadtrat in seiner Antwort wieter. Hinzu kommen die Kosten für Lärmschutzmassnahmen. Dabei würden Schallschutzfenster 300'000 Franken und Schallschutzwände 900'000 Franken kosten.

Eingereicht worden sei das Vorprojekt im März dieses Jahres und im Mai sei das Schreiben der Volkswirtschaftsdirektion bei der Stadtkanzlei Uster eingegangen. Zu den offenen Fragen hat die Volkswirtschaftsdirektion im September Stellung genommen.

Abstimmung im Frühling 2013

Bevor die Planung weiter gehen kann, muss der Gemeinderat über den Zusatzkredit von 240'000 Franken entscheiden. Dann werde das Vorprojekt überarbeit und das Bauprojekt fertig gestellt. Ziel sei es, so der Stadtrat, das überarbeitete Vorprojekt Ende März kommenden Jahres in Abstimmung mit der Volkswirtschaftsdirektion, den SBB, den Werken und den VZO abzuschliessen. Die Planauflage würde in diesem Fall im Januar 2013 erfolgen, so dass die Volksabstimmung im Frühling 2013 durchgeführt werden könne.

Zu den Kosten meint der Stadtrat, dass so lange das Projekt Uster West noch eine Option ist, werde der Kanton, der diese Lösung favorisiere und zahlen würde, keinen Beitrag an die Unterführung leisten. Sollte Uster West nicht realisiert werden können, müsste man nochmals über die Bücher gehen. Die SBB hingegen würden einen Kostenanteil von 100'000 Franken an eine Unterführung beitragen. (kes)

Erstellt: 08.12.2011, 10:02 Uhr



Neue Pläne für Unterführung

USTER. Der Ustermer Stadtrat plant, den Bahnübergang an der Winterthurerstrasse durch eine Unterführung zu ersetzen. Weil die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich die Rahmenbedingungen dafür neu definiert hat, muss die Stadt das Vorprojekt nun überarbeiten. So vergrössert sich der Projektperimeter auf einer Strecke von fast 1,5 Kilometern, von der Haberweidstrasse bis zum Nashornkreisel. Dies führt zu verschiedenen Zusatzarbeiten, etwa im Bereich Lärmschutz.

Die Kosten für das Projekt schätzt der Stadtrat momentan auf 24,5 Millionen Franken – ohne flankierende Massnahmen. Das Geld müsste die Stadt fast vollständig aus der eigenen Kasse entnehmen, da der Kanton zur Überführung des Hindernisses Bahn andere Lösungen favorisiert. (zo)

Unterführung betrifft 1450 Meter Strasse

USTER. Der Bahnübergang Winterthurerstrasse soll aufgehoben werden. Die geschätzten Kosten von 24,5 Millionen Franken für eine Unterführung hätte die Stadt Uster praktisch allein zu tragen.

CHRISTIAN BRÜTSCH

«Uster, die Stadt hinter der Barriere», lautet ein wenig schmeichelhafter Slogan für die Wohnstadt am Wasser. Immer wieder tauchen Ideen auf, wie man den einen oder anderen der vielen Niveau-Übergänge aufheben kann. Ursprünglich geplant war, einmal mit der Strasse Uster West denjenigen in Werrikon schliessen zu können. Das erfolgt nach den neusten Plänen nicht mehr, da die Verbindung von Werrikon und Nänikon nach Uster nicht durch einen Umweg verlängert werden soll.

Das zweite Projekt, das bereits weiter fortgeschritten ist, besteht für den Bahnübergang Winterthurerstrasse. Nachdem die ersten Projektarbeiten er-

ledigt waren, hatte der Kanton das Projekt zu beurteilen. Wie aus der Antwort des Stadtrats auf eine Anfrage von Gemeinderat Werner Kessler (SD) hervorgeht, ging die Antwort des Kantons Ende Mai bei der Stadt ein. «Es zeigte sich, dass die Volkswirtschaftsdirektion die Rahmenbedingungen in ihrer Stellungnahme neu definierte und das Vorprojekt in der Folge überarbeitet und insbesondere bezüglich des Projektperimeters angepasst werden muss», schreibt der Stadtrat.

Haberweidstrasse bis Nashorn

Konkret heisst das, dass das Projekt Unterführung Winterthurerstrasse bereits bei der Haberweidstrasse beginnt und bis zum Nashornkreisel führt. Eine Strecke von 1450 Metern Länge. So müssen umfangreiche Lärmschutzmassnahmen geplant werden. Auf dem Abschnitt Oberland- bis Strickstrasse ist beispielsweise der Radweg zu ergänzen. Oder der Abschnitt Bank- bis Berchtoldstrasse ist auf sieben Meter zu verbreitern. Weiter werden an der Oberlandstrasse und an der Bankstrasse neue Kreisel geprüft werden.

Auf die Frage nach den Kosten schreibt der Stadtrat, dass die Kostenschätzung derzeit bei 24,5 Millionen Franken liege. Dies sei aber ohne Lärmschutz- und flankierenden Massnahmen. Für den Lärmschutz werden nochmals 300000 Franken für Schallschutzfenster oder 900000 Franken für -wände eingerechnet. Geld, das derzeit fast vollständig der Stadtkasse entnommen werden müsste, da der Kanton kein Interesse daran zeige, eine Unterführung Winterthurerstrasse finanziell mitzutragen. Der Kanton favorisiert weiterhin die Umfahrung Uster West, die südlich mit einer Überführung das Hindernis Bahn überwindet.

Kanton bestimmt

«Eine Projekterarbeitung durch die Stadt Uster auf deren eigene Risiken und Kosten sei indes möglich.» Sollte Uster West doch nicht gebaut werden können, könnte sich der Kanton nach Anpassung des kantonalen und regionalen Richtplans bereit erklären, eine Unterführung ins Auge zu fassen. «In jedem Fall verbliebe aber die Zuständigkeit zur Projektfestsetzung beim

Kanton.» 100000 Franken würden nach heutigem Stand die SBB an das Projekt bezahlen. Es handelt sich dabei um die Einsparungen für den Unterhalt der heutigen Barrieren.

Teureres Vorprojekt

Für das Vorprojekt hatte der Gemeinderat einen Kredit von 470000 Franken bewilligt. Nach der Perimeteranpassung muss das Vorprojekt umfassend überarbeitet werden. Dafür reicht der gesprochene Kredit nicht aus. Der Stadtrat rechnet mit weiteren 240000 Franken, die vom Gemeinderat zu bewilligen sind.

Geschieht dies, sollte das überarbeitete Vorprojekt Ende März 2012 vorliegen. Danach wird das Bauprojekt mit den Anstösserbesprechungen bis September 2012 abgeschlossen sein. Die Planaufgabe würde im Januar 2013 erfolgen. Die Volksabstimmung könnte nach Bewilligung und Festsetzung des Bauprojekts im Frühling 2013 stattfinden. Und erst nachdem das Volk diesem Kredit zugestimmt hat, könnten die Baumaschinen auffahren, um die Stadt um eine Barriere zu erleichtern.



UNTERFÜHRUNG VOR PRÜFSTEIN

Der Projektierungskredit von 470000 Franken für die Unterführung Winterthurerstrasse ist aufgebraucht. Der Stadtrat beantragt einen Nachtragskredit von 240000 Franken, was Folgen haben könnte. Archivbild: Mano Reichling **Seite 3**

Unterführung teurer als Uster West

USTER. Der Stadtrat hat kürzlich eine Anfrage zum Thema «Unterführung Winterthurerstrasse» veröffentlicht. Dabei liess er bereits verlauten, dass der bewilligte Kredit für das Vor- und das Bauprojekt von 470 000 Franken nicht ausreicht.

CHRISTIAN BRÜTSCH

Glücklich ist, wer ohne anzuhalten den Bahnübergang Winterthurerstrasse mit dem Auto oder dem Fahrrad passieren kann. Dieses Glück ist nur wenigen beschieden, da die Schranken tagsüber länger geschlossen als offen sind.

Dass dies den Unmut verschiedener Verkehrsteilnehmer auslöst, ist nur eine logische Folge, und daraus lässt sich konsequenterweise folgern, dass der Bahnübergang aufzuheben ist. Die topografische Lage legt eine Unterführung nahe. Dieses Ansinnen scheiterte bereits in den Jahren 2000 und 2005. Das Initiativkomitee Unterführung Winterthurerstrasse reichte 2008 den dritten Vorstoss ein.

Kredit reicht nicht aus

Dieser fand zumindest im Parlament Gehör, das den Stadtrat mit der Projektierung beauftragte. Dafür wurde im September 2009 ein Kredit von 470 000 Franken gesprochen. Nun stellt der Stadtrat ein Gesuch für einen Nachtragskredit von 240 000 Franken. Diese enorme Steigerung wurde vornehmlich

durch Auflagen des Kantons verursacht. Als Eigentümer legt er die Rahmenbedingungen fest.

Was geschieht, wenn das Parlament diesen Kredit ablehnt? Bauvorstand Thomas Kübler:

«Das wäre, wie wenn der Gemeinderat auf die Initiative nicht eingetreten wäre und den ersten Kredit nicht bewilligt hätte. Zurück auf Feld eins.» Das wiederum würde bedeuten, dass die

Volksinitiative ohne die bereits gemachten Projektierungen vors Volk käme. An der Urne müsste man sich dann für oder gegen das vom Initiativkomitee vorgelegte Projekt aussprechen.

Mehr als doppelt so teuer

Natürlich könnte wahrscheinlich in der Weisung auf einige Umstände hingewiesen werden, die im ursprünglichen Initiativtext nicht enthalten sind. Unter

anderem würde auf die vom Kanton gemachten Auflagen hingewiesen, die sowohl die Kosten der Projektierung als auch des Bauprojekts massgeblich in die Höhe treiben. Die Initianten gingen ursprünglich von Kosten um die 10 Millionen Franken aus. Die nun vorgelegte Kostenschätzung geht von 24,5 Millionen Franken aus, wobei eine Unschärfe von 20 Prozent angegeben wird und die nötigen Lärmschutzmassnahmen nicht eingerechnet worden sind.

Bei einem Ja an der Urne hätte der Stadtrat den Auftrag ein Projekt auszuarbeiten – könnte demnach die bereits begonnene Arbeit weiterführen und den Baukredit vors

Volk bringen. Bei einem Nein käme das Projekt erneut in die Schublade.

Kein Geld vom Kanton

Bereits heute ist aber klar, dass der Kanton zwar befiehlt, sich aber finanziell mit grösster Wahrscheinlichkeit nicht an der Unterführung beteiligen wird. Im laufenden Jahr hat der Regierungsrat einen Antrag über 21 Millionen Franken für die Finanzierung der Strasse «Uster West» gestellt. Geld für

die Unterführung gäbe es nur «wenn «Uster West» mittel- bis langfristig nicht realisiert werden kann». Auch eine Ausnahmegewilligung des Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft für den Grundwasserschutz könnte nur bei Nichtrealisierung der Weststrasse erfolgen, steht im Antrag des Stadtrats.

Vielzahl von Auflagen

Umweltexperten des Kantons hatten nämlich festgestellt, dass die Unterführung «unter den mittleren Grundwasserspiegel» zu liegen kommt. Sie rechnen auch mit einer möglichen Verkehrszunahme von 150 Prozent, was wiederum zu einer erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastung führen wird. Als Ganzes müsse das Projekt einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden, schreibt der Kanton vor.

Die zuvor erwähnten Lärmschutzmassnahmen führen auch zur deutlich verlängerten Strecke, die bearbeitet werden muss. Das ursprüngliche Projekt reichte von der Strick- bis zur Bankstrasse (300 Meter). Der Kanton will nun, dass die Strecke von der Haberweidstrasse bis zum Nashornkreisel (1450 Meter) eingebunden wird und eine ganze Reihe weiterer Massnahmen berücksichtigt werden. Als Erstes muss jetzt das Parlament über die Weiterführung der Planung entscheiden.



«Eine Ablehnung des Zusatzkredits heisst: Zurück auf Feld eins.»

Thomas Kübler, Stadtrat

Frankenspalterei um Uster West

«**Unterführung teurer als Uster West**»,

Ausgabe vom 16. Dezember

Im oben genannten Artikel wird dargelegt, dass die Unterführung Winterthurerstrasse teurer zu stehen kommen soll als die Strasse Uster West.

Der Verein Lebensqualität Uster West nimmt im erwähnten Artikel zunächst einmal zur Kenntnis, dass die Baudirektion des Kantons Zürich die Planung der Unterführung Winterthurerstrasse erstaunlich ernst nimmt. Erstaunlich deshalb, weil sie einerseits auf den Bau der Strasse Uster West setzt und andererseits nun erstmals signalisiert, dass die Unterführung Winterthurerstrasse eine ernst zu nehmende Alternative zum fragwürdigen Strassenbauprojekt «Uster West» darstellt.

Nun soll also die Unterführung Winterthurerstrasse mehr kosten als die ganze Strasse Uster West. Mit der Verbreitung dieser Nachricht versucht der Ustermer Stadtrat, die Diskussion über Usters Verkehrsprobleme auf die Ebene der reinen Finanzarithmetik zu verlagern. Rechtliche Fragen und Fragen zur verkehrstechnischen Sinnhaftigkeit sollen fortan in der Frankenspalterei untergehen.

Untergehen soll etwa die Tatsache, dass mit der Strasse Uster West kein einziger Niveauübergang ersetzt werden kann – im Gegensatz zur Unterführung Winterthurerstrasse. Die Frankenspalterei soll auch von der Zerstörung von rund zehn Hektaren Kulturland und von der aus Moor-

schutzgründen fraglichen Realisierbarkeit der Strasse Uster West ablenken.

Es ist eine Binsenwahrheit, dass Bauten auf der grünen Wiese billiger sind als komplexe Bauten innerhalb des Siedlungsgebiets. Dennoch scheint es, als müssten sich die Baudirektion und die «Planer» der Stadt Uster sehr viel Mühe geben, um die Kostenverhältnisse der beiden Bauprojekte verzerrt darzulegen: Für die Unterführung Winterthurerstrasse werden nun alle möglichen Anpassungen am Strassennetz und an Häusern in die Rechnung einbezogen, während die Kostenberechnung für «Uster West» durch Auslassung wichtiger Projektbestandteile wie zum Beispiel der Fruchtfolgeflächenkompensation und diverser An-

passungen an der Oberlandstrasse und am Gschwaderplatz geschönt wird.

Die Bemühungen des Ustermer Stadtrats, die Unterführung Winterthurerstrasse finanziell ad absurdum zu führen, sind nichts mehr als ein weiterer Versuch, die Meinungsbildung zur «Erschliessung Loren» alias Strasse Uster West mit Halbwahrheiten zu manipulieren.

Der Verein Lebensqualität Uster West bedauert dies und wünscht sich endlich eine unvoreingenommene und breit abgestützte Diskussion und Lösungssuche zur Bewältigung des Verkehrs in Uster.

Martin Zürrer, Vorstandsmitglied Verein Lebensqualität Uster West, Uster

