



LEBENSQUALITÄT USTER WEST

Strasse Uster West

01.07.2020



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion



Gemeinsame Medienmitteilung mit der Stadt Uster

1. Juli 2020

kommunikation@vd.zh.ch
www.zh.ch

Linienführung «Uster West» wird nicht weiterverfolgt

Der Kanton Zürich wollte mit der Strasse «Uster West» das Ustermer Stadtzentrum vom Durchgangsverkehr entlasten und die Rückstaus an den Bahnübergängen Winterthurer- und Gschwaderstrasse reduzieren. Der geplante Strassenverlauf gemäss Auflageprojekt hat sich inzwischen aus umweltrechtlicher Sicht als nicht bewilligungsfähig erwiesen. Auf eine Weiterverfolgung des Projektes wird deshalb verzichtet. Nun werden alternative Lösungen gesucht.

Im Frühling 2013 führte die Baudirektion die öffentliche Auflage für die Strasse «Uster West» durch. Geplant war, das Stadtzentrum von der Zürichstrasse zur Loren-Allee und weiter zur Winterthurerstrasse zu umfahren und die SBB-Linie niveaufrei – also über oder unter den Gleisen hindurch – zu queren. Im Herbst 2017 hat die Baudirektion eine überarbeitete Schutzverordnung für das Gebiet erlassen. Gegen diesen Beschluss sind beim Baurekursgericht zwei Rekurse eingegangen, welche die Festlegung ökologisch ausreichender Pufferzonen verlangten.

Die Rekurse wurden im November 2018 grösstenteils gutgeheissen, weshalb die Baudirektion die Schutzverordnung derzeit entsprechend überarbeitet. In Anbetracht der teilweise unmittelbaren Nähe des geplanten Strassenverlaufs zum national geschützten Flachmoor muss davon ausgegangen werden, dass die Strasse «Uster West» durch die Pufferzone des Flachmoors Glattenried führen würde. Die im kantonalen Richtplan festgesetzte Linienführung muss deshalb aufgrund des Gerichtsurteils als nicht realisierbar eingestuft werden und wird daher nicht weiterverfolgt.

Neue Gesamtbetrachtung

Durch den geplanten SBB-Doppelspurausbau Uster – Aathal wird sich die Stausituation für den Strassenverkehr an den Bahnschranken in Uster ab 2035 weiter verschärfen. Aus diesem Grund erachtet die Volkswirtschaftsdirektion eine Lösung im Sinne einer niveaufreien Querung weiterhin als notwendig. Ziel ist es, spätestens bis zur Inbetriebnahme des zweiten Zuggleises zwischen Uster und Aathal eine Alternative zur Strasse «Uster West» zu realisieren. Regierungsrätin Carmen Walker Späh, Volkswirtschaftsdirektorin des Kantons Zürich, begrüsst das Vorgehen: «Ich werde mich weiterhin mit voller Kraft für eine niveaufreie Strassenverbindung einsetzen. Auch der Doppelspurausbau und die damit verbundene Verbesserung des Angebots des öffentlichen Verkehrs sind mir sehr wichtig. Die Chancen sind gut, dass dies nun beides Hand in Hand erfolgen kann».

Die SBB erarbeiten aktuell im Rahmen der Vorbereitungen für den Ausbauschnitt 2030/35 eine Objektstudie zum geplanten Doppelspurausbau zwischen Uster und Aathal. Der Kanton Zürich und die Stadt Uster sind nun in Abstimmung mit den SBB daran, die Auswirkungen der längeren Barrierschliesszeiten auf das Gesamtverkehrssystem zu ermitteln und geeignete Varianten für eine niveaufreie Querung der Bahngleise auszuarbeiten. Bevor anschliessend konkrete Projektierungsarbeiten für Ersatzvarianten der Strasse «Uster West»



aufgenommen werden können, ist die Machbarkeit der möglichen Varianten zu klären. «Für die Stadt Uster ist dabei zentral, dass diese auf das letzten Herbst vorgestellte Stadtentwicklungskonzept abgestimmt werden», sagt Stadtrat Stefan Feldmann, Abteilungsvorsteher Bau der Stadt Uster. «In diesem Sinne werden wir den Kanton und die SBB bei den erforderlichen Arbeiten für eine niveaufreie Westerschliessung unterstützen».

Ansprechpersonen für Medien

heute Mittwoch, 1. Juli 2020:

Kanton Zürich

Für politische Auskünfte, von 15.30 bis 16 Uhr:

- Regierungsrätin Carmen Walker Späh, Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion, Kanton Zürich, Telefon 043 259 26 01

Für fachliche Auskünfte, von 14 bis 15 Uhr:

- Markus Traber, Chef Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Telefon 043 259 30 61

Stadt Uster

von 15.30 bis 16.30 Uhr:

- Stadtrat Stefan Feldmann, Vorsteher Abteilung Bau der Stadt Uster, Telefon 079 542 52 87



Medienmitteilung vom 1.7.2020

Das Aus für die Strasse Uster West

Am 1. Juli hat die Volkswirtschaftsdirektion mitgeteilt, die vorgesehene Linienführung der Strasse Uster West nicht weiter zu verfolgen.

Der Verein Lebensqualität nimmt diesen Entscheid mit grosser Freude und Erleichterung zur Kenntnis. Nach 12-jährigen intensiven Auseinandersetzungen mit einem rechtswidrigen Projekt sind wir hoch erfreut über den aktuellen Entscheid. Die vergangenen Jahre haben unser Vertrauen in unser Rechtssystem gestärkt. Anders sieht unsere Bilanz freilich im Bezug auf die politischen Mechanismen aus, die offenbar über lange Zeit ausgesprochen rechts- und faktenwidrig «funktionieren» und unbesehen in erheblichem Umfang Steuergelder aufs Spiel setzen können,

Usters Verkehrsprobleme sind mit dem jüngsten Entscheid freilich noch nicht gelöst. Wir sind gespannt auf die Lösungsansätze und hoffen, dass sich diese mindestens am geltenden Recht orientieren. Das würde die Lösungsfindung beträchtlich erleichtern und beschleunigen.

Verein Lebensqualität Uster West

Auskunftsperson Vorstand:

Martin Zürrer
Florastrasse 59 B
8610 Uster

mzuerrer@lebensqualitaet-uster-west.ch

Anzeiger von Uster

Donnerstag, 2. Juli 2020 | Nr. 151 | CHF 3.80 | www.zürjost.ch



Der Wunsch von Christoph Kessler

Cheyenne Kessler übernahm das Fehraltorfer Lokal Im Speck nach dem Tod ihres Vaters – aber nicht alleine. **Seite 6**

Neuer Bandraum für die Egger Jugendlichen

Die offene Jugendarbeit hat ein kaum genutztes Büro im Jugendhaus zum Bandraum umgewandelt. **Seite 3**

Bedingte Geldstrafe sowie eine Busse

Nach einem Mottbrand bei der Wetziker Eishalle wird jetzt ein unvorsichtiger Handwerker gebüsst. **Seite 5**

Redaktion 044 9333333
redaktion@zol.ch
Aboservice 044 9333205
abo@zol.ch
Inserate 044 9333204
inserate@zol.ch
AZ 8620 Wetzikon

ZRZ
Zürcher Regionalzeitungen

Jetzt kommt die Maskenpflicht im ÖV – in den Zürcher Clubs jedoch nicht

Bern Der Bundesrat beschliesst die Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr. Der Kanton Zürich ordnet indes die Handnummer-Kontrolle der Besucher von Partylokalen an.

Philipp Loser

137 Fälle von Corona-Ansteckungen innerhalb von 24 Stunden. So hoch war die Ansteckungszahl zum letzten Mal vor zwei Monaten. «Wir sehen, wie schnell sich das Virus wieder ausbreiten kann», sagte Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga (SP) vor den Bundeshausmedien. Nun brauche es eine «richtige Balance».

Zwischen Vorsicht und Lockerheit, zwischen Vorschriften und Eigenverantwortung.

Aus Gründen der Prävention verfügt der Bundesrat ab Montag eine Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr (ÖV). Sie gilt für Personen ab zwölf Jahren. Wer sich weigert, eine Maske zu tragen, soll ermahnt werden. «Wir kommen damit einem Anliegen vieler ÖV-Betriebe und Kantone

nach», sagte Sommaruga. Noch am Montag hatte Bundesrat Alain Berset (SP) eine nationale Maskenpflicht ausgeschlossen – und die Verantwortung dafür an die Kantone delegiert.

Mit dem Ende der ausserordentlichen Lage seien es die Kantone, die nun vor allem für die Bekämpfung des Virus zuständig seien. «Das Wichtigste ist, dass die Kantone das Virus un-

ter dem Deckel halten», sagte Berset gestern.

Neue Regeln für Clubs

Der Bundesrat will der Einschleppung des Virus aus dem Ausland Einhalt gebieten: Ab Montag muss sich für zehn Tage in Quarantäne begeben, wer aus gewissen Gebieten einreist. Welche Länder auf den Index kommen, soll heute bekannt werden. In den Partyloka-

len des Kantons, die seit dem Superspreader-Fall im «Flamingo» zu den Corona-Hotspots zählen, gilt weiterhin keine Maskenpflicht. Dafür müssen künftig die Handnummer und die Personalien eines jeden Gastes überprüft werden, so die Verfügung der Zürcher Gesundheitsdirektorin Natalie Rickli (SVP). Den Clubs, die dies nicht tun, droht die Schliessung. **Seiten 11, 12, 13, 15 und 19**

Kommentar

Wenn der Appell nichts nützt...

Lösen und, wenn es sein muss, wieder anziehen: Dieses Prinzip hat seit den ersten Lockerungsschritten im Kampf gegen das Coronavirus seine Gültigkeit. Nun ist es einige Wochen gut gelaufen punkto Fallzahlen, bis hin zur fast vollständigen Lockerung der Schutzmassnahmen vor zehn Tagen.

Jener Schritt war richtig. Nicht nur unsere Wirtschaft hat ihn dringendst gebraucht, sondern auch unser soziales Leben. Es war eine Rückkehr zum langersehnten «normalen Leben», verbunden mit dem Appell, eigenverantwortlich zu handeln und die noch wenigen Schutzmassnahmen diszipliniert zu befolgen. Wie die jüngste Entwicklung bei den Fallzahlen aber zeigt, ist offenbar die mitgelieferte Warnung, dass das Virus noch nicht besiegt ist, zu wenig gehört worden – und die neue Lebenslust zu unbändig.

Prompt rollt die befürchtete zweite Welle an. Jetzt gilt es, die aus der ersten Runde gezogenen Lehren umzusetzen. Mit gezielten Eingriffen, die die wiedererwonnene Bewegungsfreiheit möglichst wenig einschränken, soll ein möglichst grosser Effekt erzielt werden. Die hierzulande geschmähten Masken bringen mehr als zunächst gedacht – nicht nur Schutz für die anderen, sondern auch für einen selbst. Wer auf engem Raum für längere Zeit mit Fremden zusammenkommt – wie in Zügen und Bussen –, muss nun eine Maske tragen. Diese Einschränkung ist erträglich.

Unertürlich ist jedoch die Fahrlässigkeit, die in vielen Clubs an den Tag gelegt wird. Es hat sich bestätigt, dass sie Virenschleudern sind. Wir dürfen nicht für das Vergnügen von einigen das Wohl von allen erneut aufs Spiel setzen. Für die Partygänger und Clubbetreiber ist eine längere Denkpause angezeigt.

Kanton und Stadt beerdigen «Uster West»

Uster Das umstrittene Umfahrungsprojekt wird nicht weiterverfolgt.

Jahrzehntlang wurde in Uster um die Umfahrungsstrasse Uster West gestritten. Nun ist sie vom Tisch. Gemeinsam haben der Kanton Zürich und die Stadt Uster gestern mitgeteilt, dass sie nach alternativen Lösungen für das Ustermer Verkehrs- und Barrierenproblem suchen wollen.

Ausschlaggebend für den Entscheid war ein Urteil des Bau- und Verwaltungsgerichts vom November 2018. Dieses hatte Bedenken von Umweltschützern gegen eine neue Moorschutzverordnung des Kantons Rechnung getragen. Die Verordnung hätte das Projekt überhaupt erst ermöglichen sollen. Die Ustermer Grünen bezeichnen den nun ergangenen politischen Entscheid gegen «Uster West» denn auch als «Sieg für den Moorschutz».

Wie das Verkehrsproblem nun alternativ gelöst werden soll, ist offen. Die Lösungsansätze sind verschieden. Weitgehend unbestritten ist, dass aufgrund der sich verschärfenden Problematik möglichst bald gehandelt und geplant werden muss. **(bro) Seite 3**



Durch dieses Gebiet hätte die Umfahrung «Uster West» führen sollen. Archivfoto: David Kündig

Corona-Krise bereitet Musikern Kopfzerbrechen

Region Es ist für die Musikszene wahrlich keine einfache Zeit. Monatlang fiel die Haupteinnahmequelle, die Konzerte, weg. Mit Bassist Felix Müller, Sängerin Janine Cathrein und Jazzdrummer Lucas Niggli erzählen drei Musiker aus der Region, wie sie mit der Krise umgehen. «Bis sich die Situation wieder einpendelt, könnte es lange dauern», sagt denn auch der Wetziker Felix Müller. **(rst) Seite 2**

Autobahnvarianten bleiben im Rennen

Region Der Bund wird einen tiefen Tunnel im Fels prüfen.

Seit dem 12. Februar ist das Projekt für eine durchgehende Oberlandautobahn mit allen Unterlagen beim Bund, «mit Haut und Haar», wie es Jörg Röhthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen (Astra), scherzhaft bezeichnet.

Der Verkehrsspezialist des Bundes zeigte den Mitgliedern des Vereins Zusammenschluss Oberlandstrasse am Dienstag in Dürnten an einer Präsentation

auf, wie es mit der Planung des Streckenabschnitts weitergeht.

Lücke bleibt noch lange

In eineinhalb Jahren wird entschieden, ob die ursprüngliche Richtplanvariante realisiert werden soll oder ob die Ende 2019 vom Kanton Zürich neu ins Spiel gebrachte Verbindung in einem tief im Fels gelegenen Tunnel weiterverfolgt wird. Unabhängig davon, welche Variante der Bund

schliesslich auswählen wird: Es wird aber ganz sicher noch fast 20 Jahre dauern, bis das fehlende Teilstück der Oberlandautobahn fertiggestellt sein wird. Die neue Variante bringt für den Direktor des Bundesamts für Strassen, Jörg Röhthlisberger, eine Fülle von Vorteilen mit sich. Sie hat aber einen durchaus gewichtigen Nachteil: die um 25 Prozent höheren Kosten. **(cb) Seite 5**

Im Interview

«Als Privatteam Sauber wären wir jetzt wahrscheinlich am Ende.»

Beat Zehnder
Der langjährige Sauber-Teammanager sagt vor dem Saison-Restart in Österreich, wie der Hinwiler Rennstall die Zwangspause überstanden hat und was es bedeutet, in zehn Wochen acht Rennen zu absolvieren. **Seite 7**



Christian Brändli
Chefredaktor



Inserate

Rubriken
■ Todesanzeigen

«Uster West» ist tot – das Verkehrschaos wütet weiter

Uster Die umstrittene Umfahrungsstrasse Uster West ist definitiv vom Tisch. Allerdings bleibt das Verkehrsproblem in Uster drängend und wird sich weiter verschärfen.

Benjamin Rothschild

Nun ist es so weit: Das seit geraumer Zeit scheinote Projekt «Uster West» ist definitiv gestorben. Mit einer gemeinsamen Mitteilung haben der Kanton und die Stadt Uster das Vorhaben gestrichelt zu Grabe getragen.

Die rund einen Kilometer lange Umfahrungsstrasse Uster West hätte das Usterer Stadtzentrum von Durchgangsverkehr und Autokolonnen vor den Barrieren entlasten sollen. Aus «umweltrechtlicher Sicht» habe sich die Strasse nun aber «als nicht bewilligungsfähig erwiesen», heisst es im Text von Stadt und Kanton.

Dieser Einschätzung liegt ein Urteil des Baurekursgerichts vom November 2018 zugrunde: Umweltschützer rekurrierten erfolgreich gegen eine neue Moorschutzverordnung, die die kantonale Baudirektion für das von «Uster West» betroffene Gebiet erlassen hatte. Folge: Die Strasse hätte durch die Pufferzone des Flachmoors Glattenried geführt. Die im kantonalen Richtplan festgesetzte Linienführung von «Uster West» wurde aufgrund des Gerichtsurteils als «nicht realisierbar» eingestuft. Auf eine Weiterverfolgung des seit rund 40 Jahren umstrittenen Vorhabens wird deshalb verzichtet.

«Sieg für den Moorschutz»

Der Grundsatz, dass man über Tote nichts Schlechtes sagen soll, wird im Zusammenhang mit «Uster West» längst nicht von allen beherzigt: Von einem «Sieg für den Moorschutz» schreiben die Usterer Grünen, welche stets gegen das Projekt waren, in einer Medienmitteilung. Die Strasse hätte keine Probleme gelöst, sondern diese nur verlagert – und dabei Millionen gekostet und den Schutz eines bedeutenden Feuchtgebiets nach sich gezogen.

Befriedigung auch beim Initiativkomitee Pro Unterführung Winterthurerstrasse um BPU-Gemeinderat Paul Stopper. «Der Regierungsrat hat die richtigen Schlüsse aus der 40-jährigen Fehlplanung um die geplante Strasse gezogen», teilt er mit. Allerdings seien die umweltrecht-

lichen Hindernisse «seit Jahrzehnten bekannt».

Kritik der FDP

Mit Bedauern kommentiert derweil die FDP Uster das Ende von «Uster West». Die Strasse hätte einen wichtigen Beitrag zu einem attraktiven, verkehrsfreien Zentrum geleistet, so die Freisinnigen in einer Medienmitteilung. Mit den Jahren sei aber die Gegnerschaft des Projekts stetig angewachsen, unter anderem durch Anwohner und ortsansässige Gewerbetreibende. «Neben dem Moorschutz wurden die Partikularinteressen der Gegner immer wichtiger.»

Nach dem Urteil des Baurekursgerichts vom Herbst 2018 seien dann die Realisierungschancen rapide gesunken. Die FDP Uster vermutet, dass dies auch mit der Haltung des neuen kantonalen Baudirektors Martin Neukom (Grüne) zu tun habe. Dieser sei dem Projekt «kaum wohlwollend gegenübergestanden». Und: Dass sich der «linke Usterer Stadtrat» nicht gegen den Entscheid des Regierungsrats kontra «Uster West» zur Wehr gesetzt habe, sei absehbar gewesen.

Der seit Sommer 2018 neu zusammengesetzte Usterer Stadtrat hat nie eine klare Position zum Projekt kommuniziert – anders als die Vorgängerregierung, die sich offen hinter «Uster West» gestellt hatte. Bauvorstand Stefan Feldmann (SP) sagt nun, dass die Umfahrungsstrasse das Verkehrsproblem in Uster wohl hätte lösen können. Aber: «Wenn ein solches Projekt nicht mit dem Moorschutz vereinbar ist, dann ist das zu akzeptieren, und dann macht es auch keinen Sinn, dieses weiterzuverfolgen.»

Angst vor dem Kollaps

Offen ist, wie es nach dem Ende von «Uster West» weitergeht. Dass Stillstand keine Option ist, darüber herrscht im politischen Uster weitgehend Einigkeit. Nicht nur Paul Stopper spricht im Zusammenhang mit dem Staus vor den Barrieren von einem «Riesenverkehrspuff». Und mit dem Ausbau der Doppelspur Uster-Aathal dürfte sich die Situation ab dem Jahr 2035 dramatisch ver-

schlechtern: Ab dann werden noch mehr Züge durch Uster fahren, und die Bahnschranken werden noch häufiger geschlossen sein. «Ein Verkehrskollaps im Zentrum von Uster ist ohne baldige Lösung vorprogrammiert», prognostiziert die FDP.

Das Gespenst Unterführung

Wie aber diese baldige Lösung aussehen soll – darüber gehen die Meinungen auseinander. Paul Stopper und seine Mitstreiter propagieren als Alternative zu «Uster West» seit Jahren die Unterführung Winterthurerstrasse. Und sie berufen sich auf den Volkswillen: Im November 2012 hiess die Usterer Stimmbewölkerung nämlich eine Volksinitiative gut, die den Stadtrat aufforderte, sich beim Kanton für die Unterführung starkzumachen. Ein Appell, der bislang folgenlos blieb. Der Kanton wollte von einer Unterführung nichts wissen.

Das immer noch bestehende Initiativkomitee Pro Unterführung Winterthurerstrasse sieht nun die Zeit für einen neuen Anlauf gekommen und fordert den Usterer Stadtrat auf, das Unterführungsprojekt gemeinsam mit dem Kanton zu realisieren.

Allerdings stehen in Uster längst nicht alle hinter der Unter-

führung Winterthurerstrasse: Diese würde das Entwicklungsgebiet Stadtzentrum/Gerichtszentrum/Zeughausareal durchschneiden und dessen Attraktivität «massiv mindern», glaubt die FDP. Es sei deshalb unabdingbar, dass das gesamte Usterer Strassennetz in die Lösungssuche miteinbezogen werde.

Wende in Verkehrspolitik?

Die Grünen wiederum fordern, dass Regierungs- und Stadtrat den Entscheid kontra «Uster West» für eine «Wendemarke in der Usterer Verkehrspolitik nutzen». Es gelte, die Mobilität der Stadt Uster «neu zu denken und klimafreundlicher auszurichten».

Was aber will die Stadt Uster? In der gemeinsamen Mitteilung mit dem Kanton heisst es etwas vage, dass nun in Abstimmung mit den SBB die «Auswirkungen der längeren Barrierschliesszeiten auf das Gesamtverkehrssystem» ermittelt würden. Bevor konkrete Projekte in Angriff genommen würden, gelte es, die «Machbarkeit der möglichen Varianten zu klären».

Die Zentrumsfrage

«Wir wollen die bestmögliche Lösung für ein funktionierendes

Verkehrssystem in Uster», sagt Stadtrat Feldmann. Diese «bestmögliche Lösung» müsse mit dem Usterer Stadtentwicklungskonzept (Stek) vereinbar sein, das unter anderem ein verkehrsberuhigtes Zentrum oder die Anbindung des Zeughausareals ans Zentrum vorsehe.

Ob eine Unterführung Winterthurerstrasse mit diesen Plänen vereinbar ist, ist zumindest fraglich. Wie die FDP ortet auch Feldmann gewisse offene Fragen. «Ein Unterführungsprojekt bräuchte zweifellos flankierende Massnahmen», sagt er.

Auch Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh (FDP) kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht sagen, wie das Verkehrsproblem in Uster konkret gelöst werden soll. Sie sagt jedoch, dass unter anderem verschiedene «Kombinationen von Unterführungen» geprüft würden – an der Winterthurerstrasse, aber auch an der Zürich-, der Wermatswiler- und der Aathalstrasse. Beim Projekt «Uster West» möchte die Regierungsrätin jetzt «nach vorne schauen». So sei etwa nicht die Zeit, um rückblickend «Schuldige» für das Scheitern der Umfahrungsstrasse zu suchen.

Manche Tote geraten schnell in Vergessenheit.



Blick auf das Usterer Loren-Quartier. Im Hintergrund rechts das Moorgebiet, durch welches die umstrittene Strasse hätte führen sollen. Archivfoto: Fabio Meier

Absage der 1.-August-Feier

Uster Der traditionelle 1.-August-Brunch im Stadtpark wird dieses Jahr nicht durchgeführt. Angesichts der momentanen Lage mit der Corona-Pandemie beurteilt der Stadtrat die Umstände als zu risikoreich, einen solchen Grossanlass umzusetzen. «Der Stadtrat bedauert, dass die Feier nicht stattfinden kann», sagt Stadtpräsidentin Barbara Thalmann.

Einige hundert Personen, meist Seniorinnen und Senioren, finden sich jeweils zur Bundesfeier in Uster ein, um den Reden prominenter Gäste zu lauschen und den Austausch bei Speis und Trank zu pflegen. Vergangenes Jahr trat Regierungsrätin Silvia Steiner (CVP) als Hauptrednerin auf. Dieses Jahr wäre Nationalrätin Jacqueline Badran (SP) eingeladen gewesen. (zo)

Polizeiaktion gegen laute Autos

Dübendorf Die Stadtpolizei Dübendorf hat in der Zeit vom 3. bis 28. Juni in Dübendorf mehrere Kontrollen durchgeführt. Das Augenmerk lag dabei auf Fahrzeuglenkern, die «unnötigen Lärm verursachen», wie es in einer Mitteilung heisst.

Bei vier Lenkern wurde festgestellt, dass sie über abgeänderte oder nicht betriebssichere Fahrzeuge verfügen. Diese beanstandeten Fahrzeuge werden dem Strassenverkehrsamt zur Nachprüfung gemeldet, und die Lenker haben sich vor dem Statthalteramt Uster zu verantworten. Zudem erfolgen sieben Anzeigen wegen des Verursachens von unnötigem Lärm. Die fehlbaren Lenker sind im Alter zwischen 19 und 62 Jahren. (zo)

Neulenker fährt in einen Baum

Uster Am Dienstag, kurz nach 13 Uhr, kam ein 19-jähriger Autolenker im Ausserortsbereich zwischen Freudwil und Uster von der Strasse ab, wie die Stadtpolizei Uster in einer Mitteilung schreibt.

Zu Beginn einer Linkskurve verlor der junge Mann aus zeitweilig noch unbekanntem Grund die Herrschaft über sein Fahrzeug. Dabei geriet dieses kurzzeitig in den Gegenverkehr, prallte gegen einen Baum und kam im angrenzenden Waldstück zum Stillstand.

Der Lenker zog sich dabei keine Verletzungen zu. Die Freudwilerstrasse musste temporär auf eine Fahrspur reduziert werden. Das Fahrzeug wurde für die Klärung der genauen Unfallursache vorläufig sichergestellt. Die Ermittlungen zum Unfallhergang werden durch die Stadtpolizei Uster getätigt. (zo)

In Kürze

Gartenbühne mit Trummer

Dübendorf Nach dem Lockdown ist es der Oberen Mühle laut einer Mitteilung ein Anliegen, den Künstlerinnen und Künstlern wieder eine Plattform zu bieten, um aufzutreten. Morgen Freitagabend tritt Trummer auf der Gartenbühne auf. Beginn ist um 19.30 Uhr. (zo)

Die Egger Jugend bekommt einen neuen Bandraum

Egg Das oft leere Büro im Jugend- und Freizeithaus Schürwies wird den Jugendlichen zur Verfügung gestellt.

Am Freitagabend versammeln sich Egger Jugendliche im Jugend- und Freizeithaus Schürwies. In den anderen Tagen herrscht dort hingegen oft gähnende Leere. «Das sollte nicht sein», so Timo Honegger und Gabi Mähliß von der offenen Jugendarbeit. Ein neuer Bandraum soll Jugendlichen die Möglichkeit bieten, auch ausserhalb des Freitagabends ins Jugendhaus zu kommen und dort musikalisch aktiv zu werden.

Dazu konnte Anfang des Jahres das ehemalige Büro der Jugendarbeit in einen Bandraum

transformiert werden, wie Jugendarbeiterin Gabi Mähliß erzählt. Ursprünglich diene der Raum als Büro und stand für Einzelgespräche zur Verfügung.

Für Gespräche nutzbar

Seit einigen Umstrukturierungen finden administrative Aufgaben der Jugendarbeit in Egg gemäss der Jugendarbeiterin nicht im Jugend- und Freizeithaus Schürwies, sondern am zweiten Standort, der Drehscheibe im alten Postgebäude, statt. Der Büroraum im Jugendhaus blieb seither oft leer.

Der neue Bandraum im Jugi soll während der Treffs am Freitagabend weiterhin für Einzelgespräche nutzbar bleiben. In der restlichen Zeit steht er den Jugendlichen zum gemeinsamen Musizieren zur Verfügung.

Ein solcher Proberaum ist laut Gabi Mähliß ein Bedürfnis unter Egger Jugendlichen. «Einige spielen ein Instrument oder sind in einer Band, haben aber keinen Ort, an dem sie ungestört proben können», sagt die Jugendarbeiterin. Einige Instrumente seien ebenfalls vorhanden. Der Raum und die Instrumente sind für

Jugendliche ab der ersten Oberstufe bis 26 Jahre frei zur Benutzung.

Selbständigkeit fördern

Musizierende Jugendliche können bei den Jugendarbeitern eine Nutzungsvereinbarung unterzeichnen und erhalten damit einen Schlüssel, mit dem nur der Bandraum zugänglich ist. In Absprache unter den Nutzern steht ihnen der Proberaum jederzeit frei zur Verfügung.

Der Bandraum sei wie ein Skatepark: Er diene dazu, sich zu definieren und eine Identität

zu entwickeln, sagt Gabi Mähliß weiter. Grundlegend dafür sei, dass die eigenverantwortliche Nutzung eines Raums oder eines Angebots die Selbständigkeit und das Selbstbewusstsein stärke und somit auch die Identität der Jugendlichen geprägt werde.

Die Jugendarbeiter sind überzeugt, dass Jugendarbeit und Musik ähnliche Ziele verfolgen: Beide führen Menschen zusammen und bringen gemeinsame Erlebnisse.

Laura Hertel

Kommentar

Keine forsche Tempobolzerei mehr – aber trotzdem wieder mehr Schwung

Die etwas abgedroschene Metapher der «unendlichen Geschichte» passt nicht mehr länger zur umstrittenen Umfahrungsstrasse Uster West. Am Mittwoch haben der Kanton und die Stadt Uster das Kapitel zum Abschluss gebracht. Nachdem Umweltschützer vor zwei Jahren erfolgreich gegen eine neue Moorschutzverordnung rekurriert hatten – sie hätte «Uster West» erst möglich machen sollen –, wurde das Projekt beerdigt. Jahrzehntelange Planungsarbeit und damit verbundene Ausgaben in beträchtlicher Höhe waren für die Katz.

Nun wetzen die langjährigen Gegner der Strasse die Messer und benennen die vermeintlichen Schuldigen des Planungsfiaskos. Sie sehen ihr über die Jahre hinweg immer wieder vorgetragenes Narrativ bestätigt, wonach etwa ehemalige Stadträte und der frühere Stadtplaner mit ihrem verbohrten Festhalten an «Uster West» die regionale Verkehrspolitik in die Sackgasse gesteuert hätten.

Tatsächlich sahen gerade auch die lokalen Behörden in der umstrittenen Umfahrungsstrasse die Lösung des Ustermer Verkehrsproblems schlechthin und verfolgten deren Realisierung mit beträchtlicher Hartnäckigkeit. Mehrere Varianten wurden vorgelegt, auch weil sich im Lauf der Jahre die Rechtslage wiederholt änderte. Einem immer wieder in Frage gestellten Vorhaben sollte so doch noch zum Durchbruch verholfen werden.

Die Einwände der Gegnerschaft wurden dabei mitunter abgekanzelt: Nachdem im Frühling 2013 im Zuge der angenommenen Kulturlandinitiative die dritte Version der Strassenpläne präsentiert wurde, meinte der damalige Bauvorstand etwa, dass das Ergreifen allfälliger Rechtsmittel als «unsubstanziiert und reine Obstruktion» zu würdigen wäre. Vor dem Hintergrund des jüngsten gerichtlichen Urteils pro Umweltschutz erscheinen solche Aussagen retrospektiv doch als

Beleg dafür, dass die «Zwängelei»-Vorwürfe der «Uster West»-Gegner nicht gänzlich aus der Luft gegriffen sind.

Die Aufarbeitung des Scheiterns von «Uster West» ist allerdings ohnehin nur die eine Sache. Dringlicher sind die Fragen, wie das Verkehrsproblem gelöst werden soll. Denn dass die drittgrösste Stadt des Kantons ein solches hat, ist weithin unbestritten. Wartende Autos vor geschlossenen Barrieren gehören zum Ortsbild und ziehen immer wieder den Spott auf Uster. Er habe mit dem Auto von Zürich nach Uster weniger lang gebraucht als von der Ustermer Ortseinfahrt zum Stadthofsaal, witzelte einst der Zürcher Stadtrat Filippo Leutenegger, als er für die Moderation eines Podiums zu Besuch war.

Spätestens ab 2035 droht das komplette Chaos. Dann soll die Doppelspur Uster-Aathal in Betrieb genommen werden. Durch

Uster werden noch mehr Züge fahren, längere und häufigere Wartezeiten vor den Bahnschranken wären die Folge.

Ein Ausweg aus dem Dilemma zeichnet sich zurzeit nicht ab. Ein Teil der «Uster West»-Gegner propagiert seit je die Unterführung Winterthurerstrasse als Lösung und sieht nun nach dem Scheitern der Umfahrungsstrasse wieder einmal deren Zeit gekommen. Dabei verweist die Gruppierung gerne auf eine Volksabstimmung von 2012, als sich die Ustermer Stimmbürger hinter das Unterführungsprojekt gestellt hatten.

Allerdings wäre es falsch, den damaligen Abstimmungsausgang dahingehend zu interpretieren, dass die Bevölkerung in dieser Unterführung die ultimative Lösung des Verkehrsproblems sieht. Vor rund drei Jahren hat sie an der Urne auch der nun gescheiterten Umfahrungsstrasse Uster West den Rücken gestärkt. Der Schluss liegt nahe, dass sich die Uster-

mer möglichst viele Optionen offenhalten wollen, um den gordischen Knoten zu lösen. Einer Mehrheit ist es vor allem wichtig, dass er gelöst wird.

Der seit zwei Jahren neu zusammengesetzte Stadtrat sollte der Bevölkerung daher möglichst bald aufzeigen, wohin die Reise seiner Meinung nach gehen soll. Dass er die Ausgangslage mit dem Kanton und den SBB gründlich analysieren und auf Sololäufe und Schnellschüsse verzichten will, ist zwar sicher nicht verkehrt. Dennoch besteht eine gewisse Diskrepanz zwischen der Verve, mit der die Stadtregierung einerseits zum Beispiel ihre Visionen für das künftige Ustermer Stadtzentrum und das Kulturzentrum vertritt – und der Zurückhaltung, mit der sie andererseits im Zusammenhang mit der für die Bevölkerung drängenden Verkehrs- und Umfahrungsfrage kommuniziert. Manchmal entsteht sogar der Eindruck, dass bei diesem für die Stadt zentralen

Thema schlicht Ratlosigkeit vorherrscht.

Das Scheitern von «Uster West» hat gezeigt, dass Mächtigum ohne Blick für Widersprüche und Schwierigkeiten nicht das Patentrezept sein kann, um in der Ustermer Verkehrsplanung vorwärtszumachen. Trotzdem ist es in dieser Sache nun durchaus angezeigt, wieder etwas stärker aufs Tempo zu drücken. Einerseits lehrt gerade das Kapitel «Uster West», dass die Konzepte von heute schnell die Planungsleichen von morgen sein können. Andererseits ist das Epos namens Ustermer Verkehrsplanung schlicht schon zu langwierig, als dass dem Publikum noch einmal Zuwartens und Geduld über Gebühr abverlangt werden können.



Benjamin Rothschild
Leiter Ressort Uster
und stellvertretender
Chefredaktor

40 Jahre Planung – bis zum endgültigen Scheitern

Uster Der Kanton versuchte während Jahrzehnten das Strassenprojekt zu realisieren. Dass es scheitern würde, zeichnete sich ab.

Verkehr im Stadtzentrum und Staus vor Barrieren beschäftigen Uster seit einer gefühlten Ewigkeit. Um die Verkehrsprobleme zu lösen, setzte der Kanton – in Absprache mit der Ustermer Stadt-

regierung – schon früh alles auf eine Karte: die Umfahrungsstrasse Uster West.

Das Projekt hatte allerdings schon immer einen Pferdefuss, der ihm letztlich zum Verhängnis

wurde. Die Strasse war in unmittelbarer Nähe zum Werriker-/Glattenriet geplant. Seit diesem Mittwoch ist klar: Eine mit dem Moorschutz kompatible Linienführung war schlicht nicht mach-

bar. Der Kanton erklärte gemeinsam mit der Stadt Uster, dass das Projekt nicht mehr weiterverfolgt werde.

Mit diesem Entscheid geht eine jahrzehntelange Geschichte

zu Ende, die 1981 mit einer kantonalen Urnenabstimmung begann und sich danach in Uster vor allem in den vergangenen zwei Jahrzehnten zum Politikum entwickelte. Eine Geschichte, in der

viele Kapitel geschrieben wurden und die nicht nur Planer und Politiker, sondern auch immer wieder die Gerichte beschäftigte.

Martin Mächler



Mit dem Verzicht auf die Strasse Uster West geht ein langes Tauziehen zu Ende. Die Unterführung Winterthurerstrasse (rechts) wurde von den Gegnern immer wieder als Alternative gebracht. Fotos: David Kündig und Eduard Gautschi



Die Meilensteine des Projekts «Uster West»

- **1981:** Das Zürcher Stimmmittel genehmigt einen Rahmenkredit von 38,6 Millionen Franken für die Sanierung der Bahnübergänge zwischen Uster und Wallisellen. Darunter auch für die «Sanierung respektive die Aufhebung des Niveauübergangs in Werriker».
- **1984:** Das Projekt «Autobahnzubringer Uster West» wird im kantonalen Richtplan eingetragen – trotz Widerstand aus Uster.
- **1985:** Die SBB-Doppelspurstrecke Wallisellen–Uster wird in Betrieb genommen.
- **1989:** Die Autobahn A53 inklusive Ausfahrt Uster West wird eröffnet.
- **1995:** Im Oktober heissen die Ustermer den Gestaltungsplan Loren gut.
- **2002:** Der Ustermer Stadtrat bezeichnet das kantonale Strassenprojekt aus dem Jahr 1984 offiziell als «Uster West», weil es nicht nur als Autobahnzubringer dienen soll.
- **2005:** Nachdem verschiedene Verkehrsführungsvarianten im Westen Usters geprüft wurden, favorisiert der Kanton die Variante «Uster West». Er hofft auf einen Baustart 2008. Im Juli lehnen die Ustermer an der Urne zum zweiten Mal eine Initiative für eine Unterführung Winterthurerstrasse knapp ab.
- **2007:** Die Strasse Uster West wird in den kantonalen Verkehrsrichtplan aufgenommen.
- **2008:** Der Regierungsrat will die Strasse mit den noch vorhandenen Mitteln aus dem Rahmenkredit von 1981 finanzieren. Die Stadt soll 1,3 Millionen Franken beisteuern. Im April wird das Vorprojekt präsentiert, inklusive eines 100-seitigen Umweltverträglichkeitsberichts. Dagegen gehen Dutzende Einsprachen von Privaten und Organisationen ein.
- **2009:** Das Vorprojekt wird sistiert. Im September spricht der Gemeinderat einen Projektierungskredit von 470 000 Franken für die Unterführung Winterthurerstrasse.
- **2012:** Obwohl das Vorprojekt sistiert wurde, genehmigt der Kantonsrat im Oktober einen Verpflichtungskredit von 21 Millionen Franken für «Uster West». Kurz darauf sagen die Ustermer Stimmbürger deutlich Ja zu einer Initiative pro Unterführung Winterthurerstrasse.
- **2013:** Im Mai wird ein überarbeitetes Projekt vorgestellt, mit einem verkürzten Anschluss an die Winterthurerstrasse. Diverse Einsprachen gehen ein. Die Volksinitiative «Keine Strasse Uster West» wird beim Ustermer Stadtrat eingereicht.
- **2014:** Im Juli untersagt der Regierungsrat der Stadt Uster, das Projekt «Unterführung Winterthurerstrasse» weiterzuverfolgen. Nach Annahme der Kulturlandinitiative und teilweise gut geheissenen Rekursen muss weiter die Schutzverordnung für das Flachmoor im Westen der Stadt Uster erneut überarbeitet werden.
- **2015:** Nach dem Verwaltungs- erklärt auch das Bundesgericht die Initiative «Keine Strasse Uster West» für gültig – anders als zuvor der Stadt- und der Gemeinderat Usters.
- **2017:** Im Januar lehnt der Gemeinderat die Initiative ab, später an der Urne auch

51 Prozent der Ustermer Stimmbürger. Im Herbst wird die überarbeitete Moorschutzverordnung festgesetzt. Private und Verbände klagen dagegen beim Baurekursgericht.

- **2018:** Im November gibt das Baurekursgericht den Umweltschützern recht, dass die Strasse durch die Pufferzonen und damit zu nah am Flachmoor geplant ist. Der Kanton sucht nach einer alternativen Linienführung.
- **2020:** Am 1. Juli kommunizieren der Kanton und die Stadt Uster gemeinsam, dass «Uster West» nicht weiterverfolgt werde, weil keine umweltverträgliche Linienführung möglich sei.

