



Uster, 26. November 2018
Nr. 521/2018
V4.04.71

Anfrage 521/2018 von Stopper (BPU): Weiteres Vorgehen in Sachen «Uster West», resp. Unterführung Winterthurerstrasse

Das Baurekursgericht hat kürzlich die Beschwerde gegen die von der Baudirektion (Amt für Landschaft und Natur, Abteilung Naturschutz) festgesetzte Schutzverordnung für das Glatten-/Werriker-/Brandschänki-Riet gutgeheissen und die Baudirektion angewiesen, das Gebiet im Südosten des Glattenriedes wegen der in der Zwischenzeit entstandenen Moorvegetation (das war aber schon vor Jahrzehnten der Fall und nicht erst jetzt!) als Naturschutzgebiet auszuscheiden. Zudem müssen Schadstoff-Pufferzonen durch ein Gutachten abgeklärt und «gegebenenfalls eingeplant» werden (AvU/ZO vom 20. November 2018).

Unendliche Geschichte

Mit dem Urteil des Baurekursgerichtes wird die Realisierung des Strassenprojektes «Uster West» immer unwahrscheinlicher. Das «Theater» um diese Strasse dauert nun mehr bald 50 Jahre, nämlich seit diese Strassenlinienführung im Zonenplan der Stadt Uster im Jahre 1970 (damals noch als sog. «West-Tangente» quer durch das Glatten-Werriker-Ried via Eschenbühl und Moosackerstrasse zur Riedikerstrasse im Hölzli) aufgenommen wurde. Der Stadtrat setzte sich seither immer für diese – in der Zwischenzeit auf «Uster West» und Moosackerstrasse reduzierte – Strasse ein. In unzähligen Varianten und Abänderungen. Ebenso lange stemmten sich die Stadträte in unterschiedlichen Zusammensetzungen gegen eine Unterführung Winterthurerstrasse als Ersatz für den dortigen Niveauübergang.

Ustermer Stimmberechtigten für Unterführung Winterthurerstrasse

Die Ustermer Stimmberechtigten haben am 25. November 2012 die Volksinitiative «für eine Unterführung Winterthurerstrasse als Ersatz für den Barrieren-Übergang» mit 5405 Ja (59.9 Prozent) gegen 3622 Nein deutlich angenommen.

Der Regierungsrat hat am 17. Juli 2014 das Angebot des Stadtrates von Uster abgeschmettert, die Unterführung Winterthurerstrasse in eigener Regie zu erstellen (die Winterthurerstrasse ist nach wie vor Kantonsstrasse). Ohne die politisch motivierte – vom damaligen Stadtrat erhoffte, resp. erwünschte oder gar erwirkte?! – Absage des Kantons wäre die Unterführung Winterthurerstrasse bereits in Betrieb und ein jahrzehntealter unerbittlicher Streit hätte beigelegt werden können.

Mit dem Ausbauschritt 2035 der SBB werden die Barrieren noch länger unten bleiben

Ich stelle dem Stadtrat folgende Fragen:

1. Wie beurteilt er den Entscheid des Baurekursgerichtes zum Projekt Uster West?
2. Welche Auswirkungen in technischer, finanzieller und zeitlicher Hinsicht wird das Urteil auf



«Uster West» haben?

3. Glaubt der Stadtrat immer noch daran, dass die Strasse «Uster West» überhaupt je realisiert werden kann?
4. Wenn ja: Welche Gründe sprechen aus Sicht des Stadtrates dafür?
5. Wenn nein: Ist der Stadtrat bereit, den Regierungsratsmitgliedern und den kantonalen Beamten klar zu kommunizieren, was die Ustermer Stimmberechtigten am 25. November 2012 beschlossen haben und dass sie sich demokratisch an dieser Volksentscheid zu orientieren hätten und nicht an irgendwelchen, diffusen und unrealen planerischen Überlegungen des ehemaligen Stadtplaners von Uster, mit den Barrieren könne der Verkehr in Uster «dosiert» werden?
6. Ist der Stadtrat bereit, die «Zweckmässigkeitsbeurteilung Uster West und Neue Greifensee-strasse» der Baudirektion (Tiefbauamt, Planung und Steuerung), vom Oktober 2004 zu konsultieren, in welcher die Unterführung Winterthurerstrasse durchaus sehr gut abgeschnitten hatte, u.a. mit Kosten von 14 Mio. Franken?
7. Ist er bereit, zusammen mit dem Kanton eine aktualisierte Zweckmässigkeitsbeurteilung für die Bahnübergänge auf Gemeindegebiet Uster in Berücksichtigung des Baurekursgerichts-Urteils und im Hinblick auf den Ausbauschritt 2035 der SBB (Doppelspur Uster – Aathal) mit einer nochmaligen Steigerung des Zugs-Angebotes zu erarbeiten?

Besten Dank für die Beantwortung der Fragen

Paul Stopper

Beispielhafte Auszüge aus der «Zweckmässigkeitsbeurteilung Uster West und Neue Greifensee-strasse» der Baudirektion, Tiefbauamt, vom **Oktober 2004**:

*«Bei Variante W1A kann angenommen werden, dass zumindest die Unterführung Winterthurerstrasse bis **Dez. 2007** (3. Teilergänzung S-Bahn) in Betrieb sein könnte. Für die Unterführungen Zürichstrasse und Uster West (alle anderen W-Varianten) ist dieser Zeithorizont unwahrscheinlich, u.a. weil die moorhydrologischen Abklärungen noch ausstehen werden.»*

Uster, 26. November 2018